



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREMIER MINISTRE

Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes

Adoptée en comité interministériel de la mer du 22 octobre 2015

Le Premier Ministre

Boulogne-sur-Mer, le 22 octobre 2015

La France, forte de l'étendue de ses espaces maritimes métropolitain et ultramarin, doit faire face à des enjeux croissants pour y exercer sa souveraineté et en assurer la surveillance, contrôler les activités qui s'y déroulent et les protéger durablement au service de l'économie bleue.

Dans un contexte géostratégique tendu, la sûreté de nos espaces et, plus largement la sûreté de la haute-mer constitue un défi majeur face à de nombreuses menaces et activités illicites : piraterie, terrorisme, attaques informatiques, trafics de tous ordres, pêche illégale, pollution...

La sécurisation des mers et des océans implique la coopération croissante des États et des organisations régionales. C'est dans ce contexte que l'Union européenne a adopté, le 24 juin 2014, une stratégie de sûreté maritime.

Et c'est pourquoi, le 2 décembre 2014, lors des assises de l'économie de la mer à Nantes, j'avais annoncé que la France allait se doter d'une stratégie nationale complétant celle de l'Union européenne. Tel est l'objet du présent document par lequel nous montrons le cap à suivre pour permettre une utilisation libre, pacifique et raisonnée des mers.



SOMMAIRE

UNE STRATÉGIE FRANÇAISE FACE AU DÉFI MARITIME	1
Définition de la stratégie	2
La France maritime.....	3
Le contexte stratégique international	4
Géographie des risques et menaces maritimes.....	6
MAÎTRISER NOS ESPACES MARITIMES.....	11
Donner un cadre d'action à l'État en mer	12
Faire respecter les limites de nos espaces maritimes	13
Surveiller nos espaces maritimes.....	14
Faire valoir nos droits dans nos eaux.....	15
Prévenir les menaces maritimes contre le territoire.....	16
PROTÉGER NOS RESSORTISSANTS ET NOS NAVIRES.....	19
Lutter contre la piraterie	20
Prévenir le terrorisme maritime	22
Anticiper l'évolution des cybermenaces	23
LUTTER CONTRE LES TRAFICS ILLICITES EN MER.....	25
Déstabiliser les trafics de stupéfiants	26
Agir contre les trafics d'armes et de biens contribuant à la prolifération	28
Endiguer la traite des êtres humains et le trafic de migrants	29
DÉFENDRE NOS INTÉRÊTS ÉCONOMIQUES	31
Garantir nos approvisionnements stratégiques.....	32
Protéger nos infrastructures énergétiques et de communication	33
Préserver l'environnement et nos ressources.....	34
Anticiper les effets des changements climatiques et leurs impacts sur la sûreté maritime.....	36

PROMOUVOIR UN DOMAINE MARITIME INTERNATIONAL SÛR	39
Contribuer au respect du droit de la mer.....	40
Promouvoir l'action et l'influence de la France auprès de nos partenaires	41
Renforcer les coopérations maritimes avec les États tiers	42
PRÉPARER L'AVENIR	45
Améliorer la gouvernance	46
Compléter notre corpus juridique	47
Développer l'utilisation de nouveaux outils technologiques	47
Accroître notre efficacité opérationnelle.....	49
Associer davantage les acteurs privés du monde maritime	50
Inscrire notre action dans un cadre multilatéral et de coopération	50

Une stratégie française face au défi maritime

La France, riche de sa surface littorale et de la diversité de ses départements et collectivités d'outre-mer, est une grande nation maritime. Au-delà de l'importance du domaine relevant de sa souveraineté ou de sa juridiction, dont 95 % bordent ses territoires ultramarins, ce sont en effet des pans entiers de son économie, de son industrie et de sa diplomatie qui sont tournés vers la mer. La sûreté de cet espace stratégique est par ailleurs indispensable à notre défense, notamment la dissuasion.

La multiplicité des risques et menaces pesant sur nos espaces et nos activités maritimes ainsi que la nécessité d'y répondre de façon globale, dans un cadre interministériel et international, justifie l'élaboration d'une stratégie nationale. La pluralité des acteurs français agissant en mer nécessite une approche croisée pour préserver l'ensemble de nos intérêts. Les menaces et les risques maritimes sont croissants et l'ampleur de leurs conséquences sur la sécurité nationale nécessite une approche intégrée et prospective. En effet, dans un contexte stratégique international de plus en plus instable, où la faiblesse de nombreux États, la concurrence économique et la prédation des richesses constituent des facteurs aggravants, on constate un développement des menaces en mer tandis que les risques environnementaux ou liés aux changements climatiques ne font que croître.

La présente stratégie vise, par conséquent, à préciser les risques et menaces auxquels nous serons confrontés au cours des dix prochaines années, dans notre domaine maritime national comme dans les espaces maritimes internationaux d'intérêt pour la France. À cet égard, elle s'inscrit dans le prolongement du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2013 et apporte une vision nationale complémentaire à la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne adoptée en 2014. Elle détermine, en outre, les priorités de notre action face aux défis, actuels et à venir, et les réponses que nous pouvons apporter dans un cadre national, mais également sur les théâtres régionaux pertinents et au niveau international. Il s'agit, en particulier, de garantir l'intégrité du territoire, de protéger nos ressortissants, dans notre domaine maritime comme dans les espaces maritimes internationaux et d'endiguer les trafics de tous types tout en défendant nos intérêts économiques et environnementaux.

Ces orientations s'appuient sur le concept d'action de l'État en mer et de fonction garde-côtes, pierre angulaire de cette stratégie. Celle-ci propose des voies d'amélioration de la gouvernance et des instruments juridiques, des leviers d'action diplomatiques, technologiques, ou opérationnels et l'adaptation de nos capacités d'action dans un cadre interministériel, en partenariat avec d'autres États et organisations régionales ou internationales ainsi qu'avec les acteurs privés. Elle est soutenue par un processus permanent d'analyse du renseignement en vue d'actions ciblées afin d'optimiser nos efforts dans les domaines budgétaire et sécuritaire.

Définition de la stratégie

La stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes a pour objet d'offrir un cadre national interministériel cohérent permettant de mieux lutter contre l'insécurité maritime, en s'appuyant notamment sur une analyse des risques et des menaces maritimes, à court ou moyen terme, susceptibles d'affecter les intérêts stratégiques de la France et de ses partenaires¹. Elle vise également à définir des objectifs communs et à hiérarchiser nos priorités, de manière à assurer notre souveraineté et nos droits souverains sur nos espaces maritimes métropolitains et ultramarins, à contribuer à la sécurité maritime du continent européen, à soutenir l'action internationale de la France dans ce domaine auprès de ses partenaires et des organisations internationales, et à contribuer à la croissance économique en garantissant des conditions favorables à une politique ambitieuse de développement par la mer, à la hauteur du formidable domaine maritime de métropole et d'outre-mer. La présente stratégie ne couvre pas la protection de la Nation contre les menaces de nature militaire, dans la mesure où cette dernière relève de la stratégie militaire générale et du concept d'emploi des forces, mais elle contribue à la renforcer au travers du renseignement ou de l'adoption envisagée de certaines mesures.

Pour atteindre ces objectifs, cette stratégie privilégie une approche dynamique des enjeux de sécurité et de sûreté maritimes. La sûreté maritime est définie comme la prévention et la lutte contre toutes activités hostiles à nos intérêts et à caractère intentionnel. Elle est essentiellement définie par rapport à des menaces (terrorisme, trafics illicites, piraterie, pillage des ressources ou des biens, pollution volontaire...). La sécurité maritime, conformément au droit international, renvoie principalement à des enjeux de sécurité de la navigation, des navires, des personnes et des biens et de manière plus globale à la sécurité des États. Elle désigne ainsi la prévention et la lutte contre les événements d'origine naturelle ou anthropique, non intentionnels, portant atteinte aux personnes, à l'environnement, aux navires ou aux infrastructures. Elle est essentiellement définie par rapport à des risques (aléas climatiques, événements de mer...).

Bien que les deux domaines semblent distincts, ils sont étroitement liés. En effet, la réalisation d'un objectif de sûreté contribue indirectement à la réalisation d'un objectif de sécurité, et réciproquement. Cette dualité s'exprime pleinement à travers l'usage des moyens navals, aériens et terrestres des administrations de la fonction garde-côtes dans le cadre de l'action de l'État en mer et de la défense maritime du territoire (DMT).

Cette stratégie nationale s'inscrit dans un contexte européen favorable. À l'initiative de la présidence grecque, le Conseil a approuvé en juin 2014 une stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne (SSMUE) qui constitue une déclinaison de la stratégie européenne de sécurité pour le domaine maritime mondial. Insistant sur le décloisonnement entre les acteurs et une optimisation de l'existant, elle propose une approche transectorielle fondée sur la complémentarité des instruments et des politiques, militaires et civils, assurant le continuum entre sécurité intérieure et extérieure et garantissant l'autonomie décisionnelle de l'Union. Adaptée à la répartition des compétences entre les différents services de la Commission, la SSMUE se concentre sur les enjeux relatifs à la sûreté maritime, en proposant des voies d'amélioration sans modifier l'organisation interne ou les compétences régaliennes des États-membres. Support de l'action nationale, la SSMUE constitue un cadre global d'action, compatible et complémentaire avec notre stratégie.

Cette dernière tient compte des spécificités de notre domaine maritime, notamment ultramarin, et préserve notre autonomie en garantissant notre capacité d'appréciation et de décision ainsi que notre liberté d'action dans l'organisation comme dans l'emploi de nos moyens. Elle peut donc être considérée comme une contribution nationale à la stratégie européenne, participant pleinement à sa mise en œuvre et répondant aux besoins stratégiques propres de la France. Elle n'en est pas pour autant une déclinaison mais bien un exercice autonome contribuant de manière globale à la sécurisation des espaces maritimes européens et mondiaux. Elle est en outre en parfaite cohérence avec l'ensemble des engagements internationaux de la France dans ce domaine ainsi que les autres stratégies nationales. Elle concerne l'ensemble des mers du globe et s'étend également aux infrastructures névralgiques ou stratégiques terrestres ou maritimes. Portant une vision prospective à l'horizon 2025, elle sera révisée tous les 5 ans.

Par cette stratégie, la France entend faire valoir ses droits et assumer ses devoirs en garantissant par des actions cohérentes et coordonnées une utilisation libre, sûre et durable des mers, affirmant ainsi son rang de grande puissance maritime et sa volonté de développement économique par la mer.

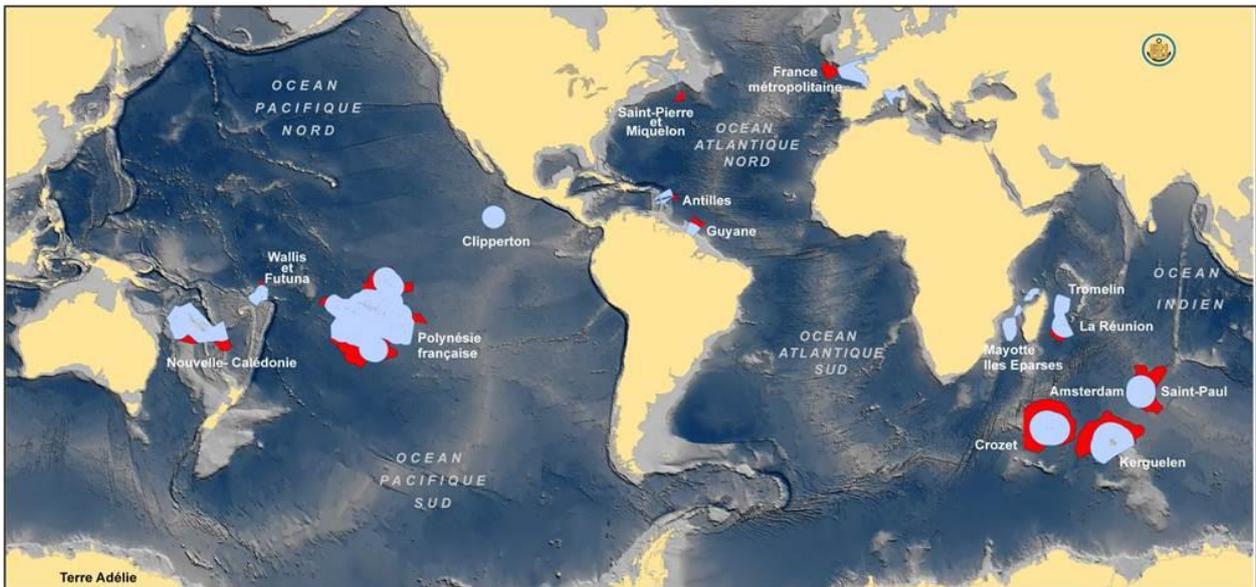
¹ Intégrité du territoire national et de ses approches aériennes et maritimes, libre exercice de notre souveraineté, protection de notre population, des activités économiques et des approvisionnements stratégiques ainsi que de l'environnement.

La France maritime



La France dispose d'un domaine maritime considérable d'environ 11 millions de km² avec près de 18 500 km de côtes. Présente sur l'ensemble des mers et océans du globe, à l'exception de l'Arctique, la France dispose ainsi d'un patrimoine considérable qui constitue une richesse convoitée et participe à son affirmation en tant que grande puissance maritime. Il nous confère des droits, notamment pour préserver notre souveraineté et nos droits économiques souverains, mais également des devoirs dans le cadre des accords internationaux

dont la France est signataire.



Carte des espaces maritimes français avec les demandes d'extension (en rouge) du plateau continental (source : SHOM)

Si notre domaine maritime contribue à notre rang de grande puissance mondiale, ces espaces tiennent également une place majeure dans les capacités de développement des départements et collectivités d'outre-mer (DOM-COM). Dans ces zones, les enjeux économiques et de souveraineté sont très sensibles. Les ressources marines² représentent un moteur potentiel de croissance pour nos DOM-COM³ qu'il convient de mettre en valeur. C'est, par exemple, le cas pour le tourisme avec l'augmentation rapide de la demande des croisiéristes à l'échelle mondiale qui représente en effet un chiffre d'affaires mondial estimé à 110 milliards d'euros, avec 23 millions de passagers, dont un tiers dans les Caraïbes. Qu'elles soient déjà exploitées ou exploitables à plus ou moins long terme, ces ressources doivent être préservées des convoitises qu'elles peuvent susciter.

Territoires / Parts relatives	Espaces maritimes	Population légale
Polynésie Française	46,22%	0,41%
Nouvelle-Calédonie	12,85%	0,48%
Kerguelen	5,64%	0,00%
Crozet	5,33%	0,00%
Saint-Paul-et-Amsterdam	4,78%	0,00%
Métropole et Corse	4,51%	95,85%
Clipperton	4,09%	0,00%
Iles Eparses	3,67%	0,00%
La Réunion	2,91%	1,26%
Tromelin	2,87%	0,00%
Wallis-et-Futuna	2,53%	0,02%
Guyane	1,31%	0,36%
Terre Adélie	1,09%	0,00%
Guadeloupe	0,90%	0,61%
Mayotte	0,61%	0,33%
Martinique	0,50%	0,59%
St Pierre-et-Miquelon	0,12%	0,01%
St Barthélemy	0,04%	0,01%
St Martin	0,02%	0,05%

Au-delà de cet aspect patrimonial, il convient de souligner l'importance économique du secteur maritime en France. En effet, en 2013, le secteur maritime employait 50 % de personnes de plus que le secteur automobile et autant que dans les secteurs aéronautique et des télécommunications confondus avec une valeur de production et de services d'environ 70 milliards d'euros. La flotte de commerce (transport et services maritimes) de plus de 100 UMS⁴ compte 295 navires battant pavillon français auxquels s'ajoutent 741 navires sous d'autres pavillons contrôlés par des intérêts français. La France compte également une flotte de plus de 7000 navires de pêche, dont

² Ressources halieutiques et végétales, ressources énergétiques (hydrocarbures, énergies maritimes renouvelables...) ou ressources minérales (sulfures, encroûtements cobaltifères, nodules polymétalliques...).

³ cf. rapport d'information du Sénat n° 430 du 9 avril 2014 sur les zones économiques exclusives ultramarines.

⁴ « *Universal Measurement System* » : mesure du tonnage pour les navires de plus de 24 mètres effectuant des voyages internationaux.

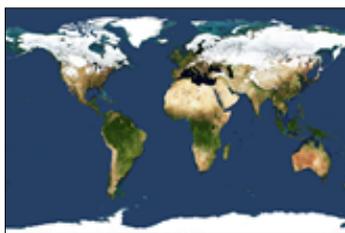
Domaine d'activité	Emplois directs	Valeur de la production (Mrds €)
Flotte de commerce	22.000	15
Ports ^(a)	39.000	4,5
Constructions et activités navales ^(a)	42.000	8,5
Parapétrolier offshore ^(a)	32.000	17,6
Industrie navale ^(b)	40.300	4,4
Pêche et aquaculture ^(b)	60.050	8,4
Energies Marines Renouvelables*	800	0,1
Ressources Marines ^(a)	2.250	0,5
Défense et Action de l'État en Mer	37.200	4,2
Instituts de recherche marine et océanographique	3.690	0,4
Organismes de formation	2.000	0,1
Autres activités**	17.065	~ 5
Administrations maritimes (DGTM, DAM, ENIM, LPM...)	3.300	0,2
Total (arrondi)	301.655	68,9

(Source : Cluster maritime français)

un tiers outre-mer. Les ports de Marseille et du Havre sont classés respectivement 6^{ème} et 8^{ème} au niveau européen tandis que celui de Boulogne-sur-Mer se maintient à la 1^{ère} place des ports de pêche d'Europe. Par ailleurs, plusieurs entreprises ou établissements français sont parmi les leaders mondiaux dans les secteurs de l'énergie (pétrolière, gazière ou éolienne), de la construction navale (notamment de bâtiments militaires, de paquebots et de navires pêche ou de plaisance), du transport de marchandises, de la logistique portuaire, des croisières, de l'exploration scientifique, de la pose de câbles sous-marins, de la protection du milieu marin ou des services maritimes *offshore*. En outre, la France dispose d'une marine nationale hauturière, d'un haut niveau opérationnel, interopérable et à vocation mondiale. Capable d'intervenir seule dans le cadre d'opérations interarmées et internationales sur des théâtres éloignés, de maintenir une présence continue dans des théâtres d'importance majeure et de protéger nos intérêts essentiels de sécurité, elle est en mesure d'assurer l'ensemble des fonctions stratégiques définies dans le livre blanc pour la défense et la sécurité nationale de 2013 : connaissance et anticipation, dissuasion, protection, prévention et intervention. Outre ses compétences et ses

moyens de combat permettant de répondre aux menaces de la force, la marine nationale participe pleinement à l'action de l'État en mer, véritable épine dorsale de cette stratégie, au sein de la fonction garde-côtes (FGC).

Le contexte stratégique international

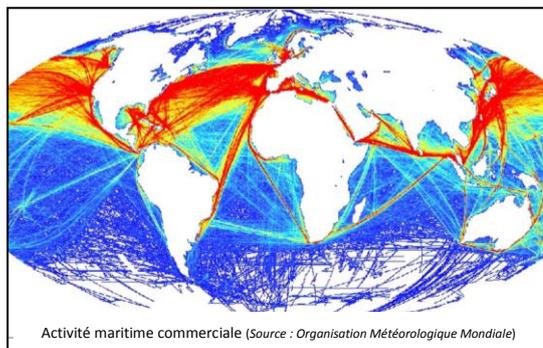


La mondialisation est un des facteurs clés de la compréhension de la nouvelle donne stratégique. Elle se caractérise par une explosion des flux matériels et immatériels, par de nouvelles inégalités entre États et au sein de ces derniers, une pression accrue sur les ressources et un impact majeur sur l'environnement. Cette mondialisation, facteur de croissance, contribue à l'interdépendance croissante des États et bouleverse les notions d'espace et de temps. Dans le même temps, le développement du commerce maritime favorise l'émergence

de menaces transverses visant ou utilisant des navires dans le cadre d'activités illicites. La fin de la période unipolaire américaine, marquée par le retrait des théâtres irakien et afghan, l'effort de rééquilibrage stratégique en direction de l'Asie ainsi que de nouvelles contraintes budgétaires, ouvre une ère nouvelle, plus fluide et incertaine. Si la prédominance des États-Unis demeure, on constate l'émergence, ou le retour, de grandes puissances maritimes qui contribuent à la mise en place de nouveaux équilibres régionaux, potentiellement plus instables.

Mondialisation et ressources

Plus de 90 % du commerce international en volume emprunte la voie maritime (principales matières premières, biens manufacturés...). Le lien est encore plus étroit entre la mer et les ressources énergétiques tant pour leur transport que leur exploitation. Ainsi, environ 30 % de la production mondiale de pétrole et 27 % de celle du gaz sont extraites en mer, où sont situées entre 20 et 30 % des réserves estimées. Alors que le trafic maritime international atteint aujourd'hui près de 10 milliards de tonnes par an, le transport de produits énergétiques en représente près du tiers⁵. La mondialisation s'est ainsi en grande partie confondue avec la maritimisation du monde⁶. Les changements climatiques sont en outre des facteurs amplificateurs de tensions ou de conflits potentiels. On peut ainsi craindre des mouvements migratoires importants engendrés par la montée des eaux dans certaines régions. L'augmentation en nombre



⁵ Source: UNCTAD – Review of maritime transport 2014.

⁶ cf. rapport d'information du Sénat n° 674 du 17 juillet 2012 - Maritimisation : la France face à la nouvelle géopolitique des océans.

et en intensité des catastrophes naturelles (cyclones, tempêtes, inondations, sécheresses...) s'accompagne d'un accroissement des besoins d'assistance humanitaire. Ces évolutions sont particulièrement préoccupantes dans l'océan Indien, le Pacifique et les Caraïbes. Les changements climatiques ont également des conséquences sur la disponibilité et l'accès aux ressources. Les ressources halieutiques font d'ailleurs l'objet d'une forte compétition internationale, qu'exacerbent la croissance démographique mondiale, la littoralisation de l'économie (plus de la moitié de la population mondiale vit à moins de 80 km des côtes, où sont produites les deux-tiers des richesses) et les limites naturelles des ressources exploitables. L'évolution des zones de pêche, pour les espèces migratoires ou sédentaires, favorise la pêche illicite qui se développe notamment dans les zones économiques exclusives d'États manquant souvent de capacités de surveillance et de contrôle suffisantes.

Menaces transverses

Ce bouleversement des échanges mondiaux favorise également l'expansion des activités illicites, criminelles ou terroristes. Les espaces maritimes, leur immensité et le développement des activités licites offrent à cet égard d'innombrables opportunités de dissimulation. Bien que par définition difficile à chiffrer, le produit global de la criminalité organisée transnationale serait de l'ordre de 1000 Md€ par an, soit près de 1,5 % du PIB mondial. L'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) estime que les commerces illicites représentent 7 % des exportations mondiales de marchandises. Ces dernières s'effectuant, pour l'essentiel, par voie maritime, on mesure ainsi l'importance de la corruption des flux. L'explosion des échanges et le gigantisme des navires accroissent également la difficulté du contrôle.

La sécurité physique des flux maritimes a été affectée par la résurgence de la piraterie et du brigandage maritime depuis le début des années 1990 (en particulier en Asie du Sud-Est, dans le golfe d'Aden et dans le golfe de Guinée). Par ailleurs, le terrorisme maritime, quoiqu'ancien, prend une nouvelle acuité du fait du développement considérable de la menace djihadiste, de l'internationalisation de ses réseaux, de la territorialisation de certains groupes armés possédant des moyens militaires et techniques sophistiqués. Les échanges maritimes sont de fait particulièrement dépendants de la sécurité des routes et des passages stratégiques ; ceci explique en partie la multiplication des projets visant à ouvrir de nouvelles voies de communication, qui sont susceptibles, à terme et s'ils se concrétisent, de modifier la géopolitique du transport maritime mondial (routes arctiques, canal du Nicaragua, canal de Kra...). Enfin, on observe une porosité de plus en plus fréquente entre les différentes menaces (piraterie, terrorisme, trafics d'armes, de stupéfiants ou de migrants, cyberattaques...) dont l'une des principales causes de développement réside dans la faiblesse de certains États et dans leur incapacité à contrôler leurs territoires terrestres et maritimes.

Menaces d'emploi de la force

Par nature, l'Océan constitue un espace privilégié d'expression des politiques de puissance. Dans ce contexte, le retour des menaces d'emploi de la force est un autre facteur qui favorise une insécurité maritime latente et est susceptible d'avoir un impact sur nos priorités stratégiques, notamment pour la marine nationale et par conséquent sur l'action de l'État en mer. Si les pays occidentaux disposent d'une avance en termes de moyens de surveillance et d'intervention dans les espaces maritimes internationaux, celle-ci est progressivement contestée. En effet, certaines puissances développent des capacités navales conséquentes en mesure de contrarier notre liberté d'action en mer, de poursuivre des ambitions territoriales dans des espaces maritimes disputés et de faire ainsi peser une menace sur la liberté de navigation dans les eaux internationales. À cet égard, on constate une présence croissante et permanente de forces navales dans l'océan Indien, non seulement occidentales, mais de plus en plus d'Asie orientale et du Moyen-Orient, liée à l'importance de cet espace reliant l'Europe à l'Extrême-Orient et qui ouvre sur le golfe arabo-persique et ses ressources énergétiques.

Confrontée à un durcissement du contexte stratégique international et un environnement stratégique proche plus instable, la France maintient une capacité d'action navale sur l'ensemble du spectre incluant sa force de dissuasion nucléaire. Les liens entre sécurité extérieure et intérieure, mis en exergue par le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, créent un continuum mer-terre dans lequel la sûreté des espaces maritimes constitue souvent la première ligne de défense. La variété des menaces et la multiplication des théâtres d'intervention nécessitent ainsi le maintien de capacités de réaction et d'engagement adaptées. Cela implique de pouvoir lutter de manière coordonnée sur plusieurs fronts, de la haute mer jusqu'aux espaces terrestres

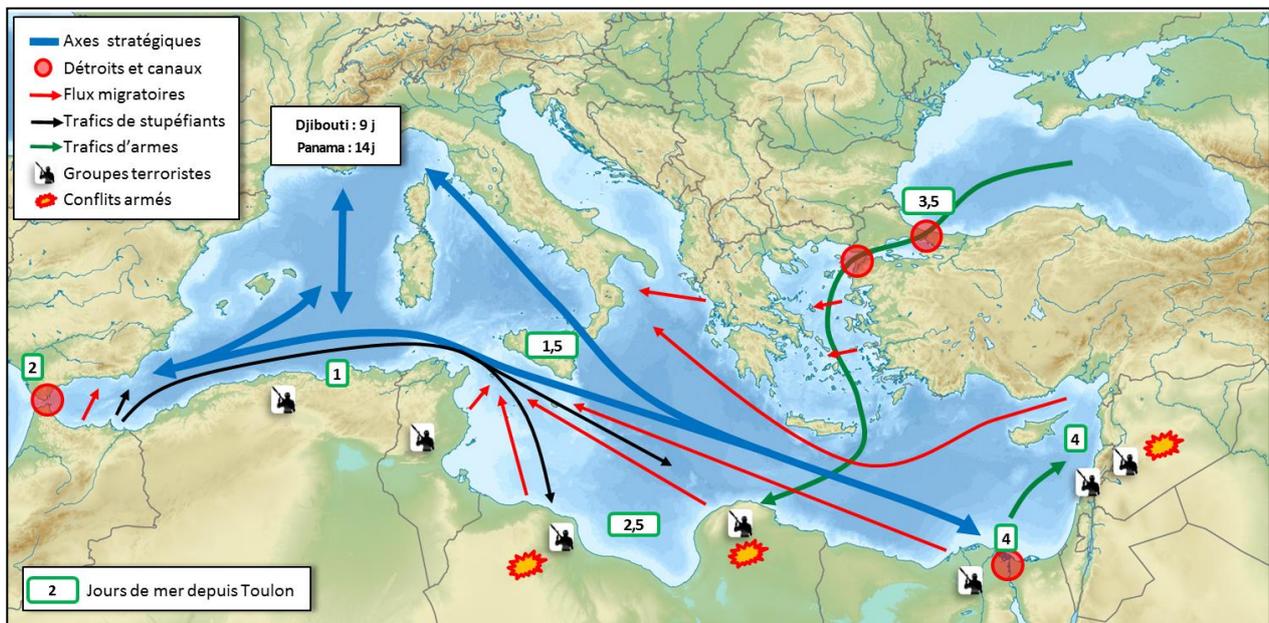
stratégiques ouverts sur la mer, au premier rang desquels les ports, afin de préserver notre liberté d'action. La marine constitue ainsi le poste avancé de protection de nos intérêts. La continuité du milieu marin dans des zones aux statuts juridiques très différents implique toutefois une organisation adaptée à chaque espace avec des administrations disposant des capacités de surveillance et d'intervention et des pouvoirs juridiques les plus pertinents.

Géographie des risques et menaces maritimes

Un rapide panorama géographique permet d'introduire quelques grandes caractéristiques des risques et menaces. On constate en effet qu'ils sont protéiformes et, à plus ou moins grande échelle, répartis sur l'ensemble des mers du globe. Leurs évolutions sont difficilement prévisibles tant les facteurs sont nombreux : situation politique ou économique, conflits, concurrence, changement climatique, adaptation des modes d'action, etc. Cependant, tout porte à croire qu'ils s'inscrivent dans la durée avec une intensité croissante et un impact sur des populations côtières toujours plus nombreuses. En conséquence, l'analyse de ces risques et menaces, détaillée ultérieurement sous un angle thématique, est indispensable pour répondre à ces défis de façon adaptée pour chaque zone.

Méditerranée : une déstabilisation potentielle

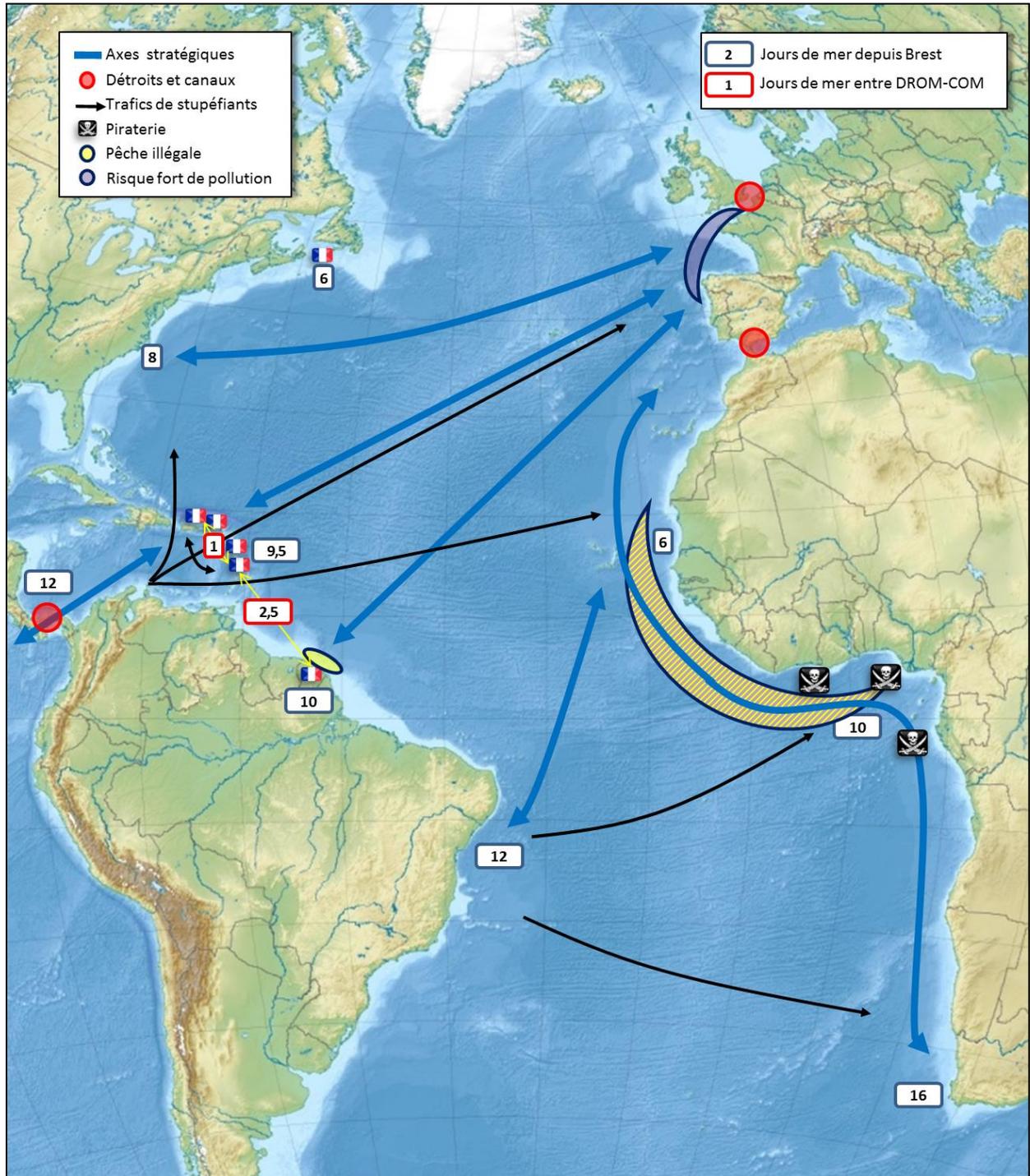
La situation géopolitique et sécuritaire en Méditerranée centrale et orientale s'est considérablement dégradée au cours des dernières années, en raison notamment de la situation de guerre dans certains États (Syrie, Libye) et du développement considérable du terrorisme islamiste (Al Qaida, Daech et les groupes armés qui leur sont affiliés), qui fragilisent l'ensemble des pays du sud de la Méditerranée. Certains ne sont plus en mesure de contrôler leur territoire et les flux qui les traversent, situation conduisant notamment à une augmentation massive des flux de réfugiés ou de migrants économiques, le développement des trafics illégaux (stupéfiants, armes, êtres humains...) et à une aggravation de la menace terroriste à partir de territoires placés sous le contrôle effectif de groupes armés. Si la plupart des menaces sont identifiées, ces phénomènes ont un impact notable sur la sécurité de l'Union européenne et des flux maritimes. Les délais de réaction face à une menace sont en effet très courts dans un bassin stratégique pour les liaisons avec l'Orient. Cette déstabilisation du bassin méditerranéen contribue à augmenter la menace contre nos intérêts et à la rapprocher de l'Europe et de la France.



Atlantique : un océan contrasté

Les routes maritimes reliant l'Europe et le continent américain, dont les Caraïbes, sont moins exposées à ces risques et menaces, notamment en raison de l'importante présence des marines de guerre nord-américaines et européennes. L'importance du trafic maritime le long des côtes de l'Atlantique Nord-Est et de la Manche-Mer du Nord alimente néanmoins les risques de pollutions, volontaires ou non. Si les menaces sont souvent à plus

d'une semaine de mer, la zone Atlantique demeure difficile à surveiller. Par ailleurs, les eaux guyanaises, riches en ressources halieutiques, sont fréquemment pillées par les pêcheurs de pays voisins tandis que les opérations de prospections pétrolières accroissent les tensions. L'emploi de la force en mer par les services de l'État dans les Caraïbes est essentiellement la conséquence des interceptions de navires se livrant au trafic de drogue. Cette région est en effet une zone de transit majeure des stupéfiants, notamment de cocaïne en provenance d'Amérique du Sud à destination de l'Europe et de l'Afrique.

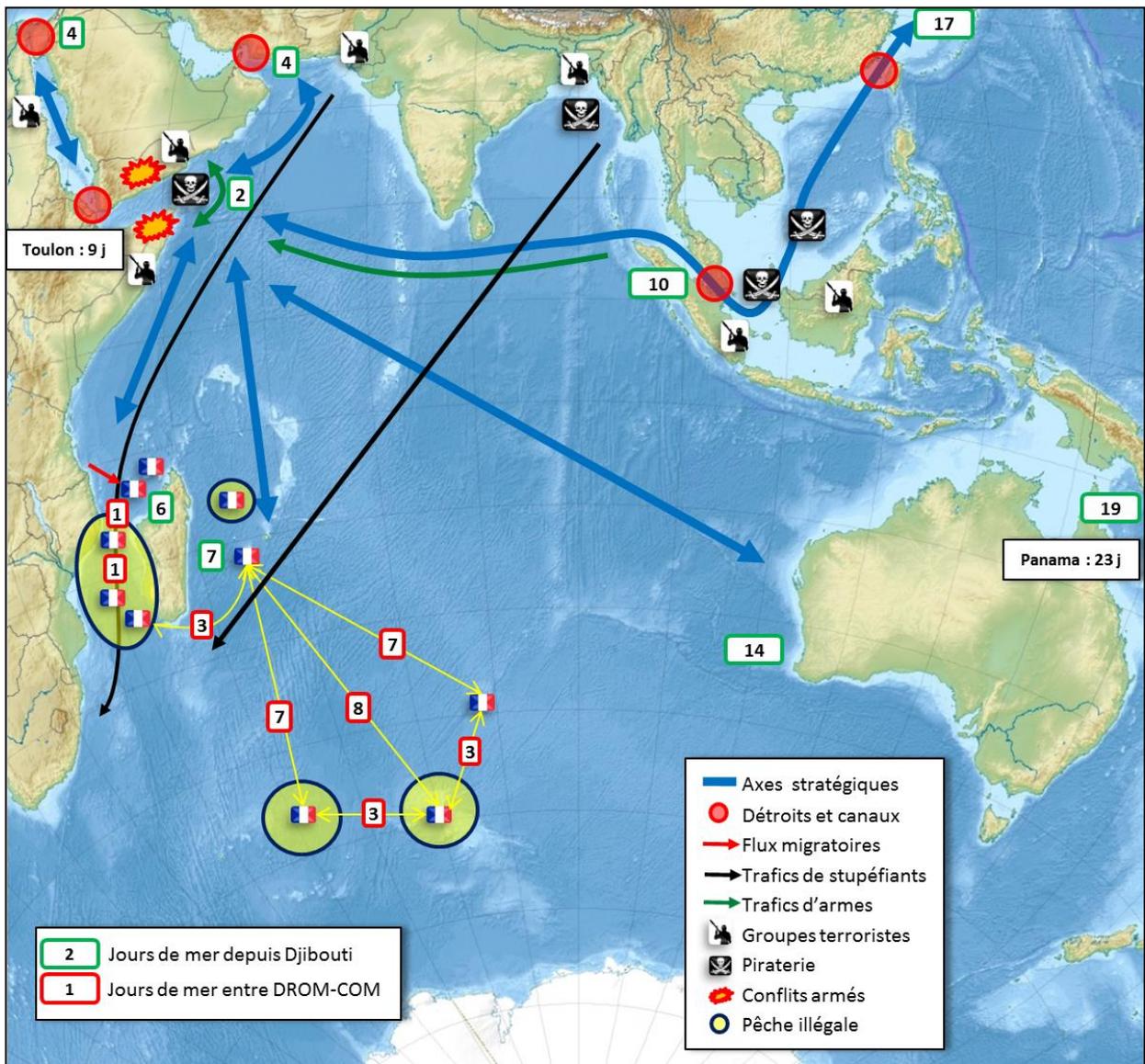


Le golfe de Guinée est pour sa part soumis à de fortes pressions et à une grande variété de menaces : l'équivalent de 300 000 barils de pétrole *on-shore* et *off-shore* y est détourné chaque jour, tandis que le nombre d'attaques de pirates accompagnées de prises d'otages demeure à un niveau élevé. La pêche illégale entraîne un manque à gagner pour les pays de la région estimé à 350 millions d'euros chaque année et les routes transatlantiques de la cocaïne qui passent par la région participent à la déstabilisation des pays d'Afrique

occidentale. L'insécurité maritime y est un enjeu majeur et persistant, susceptible d'affecter notamment la sécurité de ressortissants européens, de nos approvisionnements énergétiques ainsi que la préservation de ressources halieutiques. La piraterie maritime est toutefois contenue en raison des efforts considérables conduits par les États riverains, efforts qui nécessitent d'être poursuivis et soutenus au niveau international.

Océan Indien et Asie orientale : des tensions récurrentes

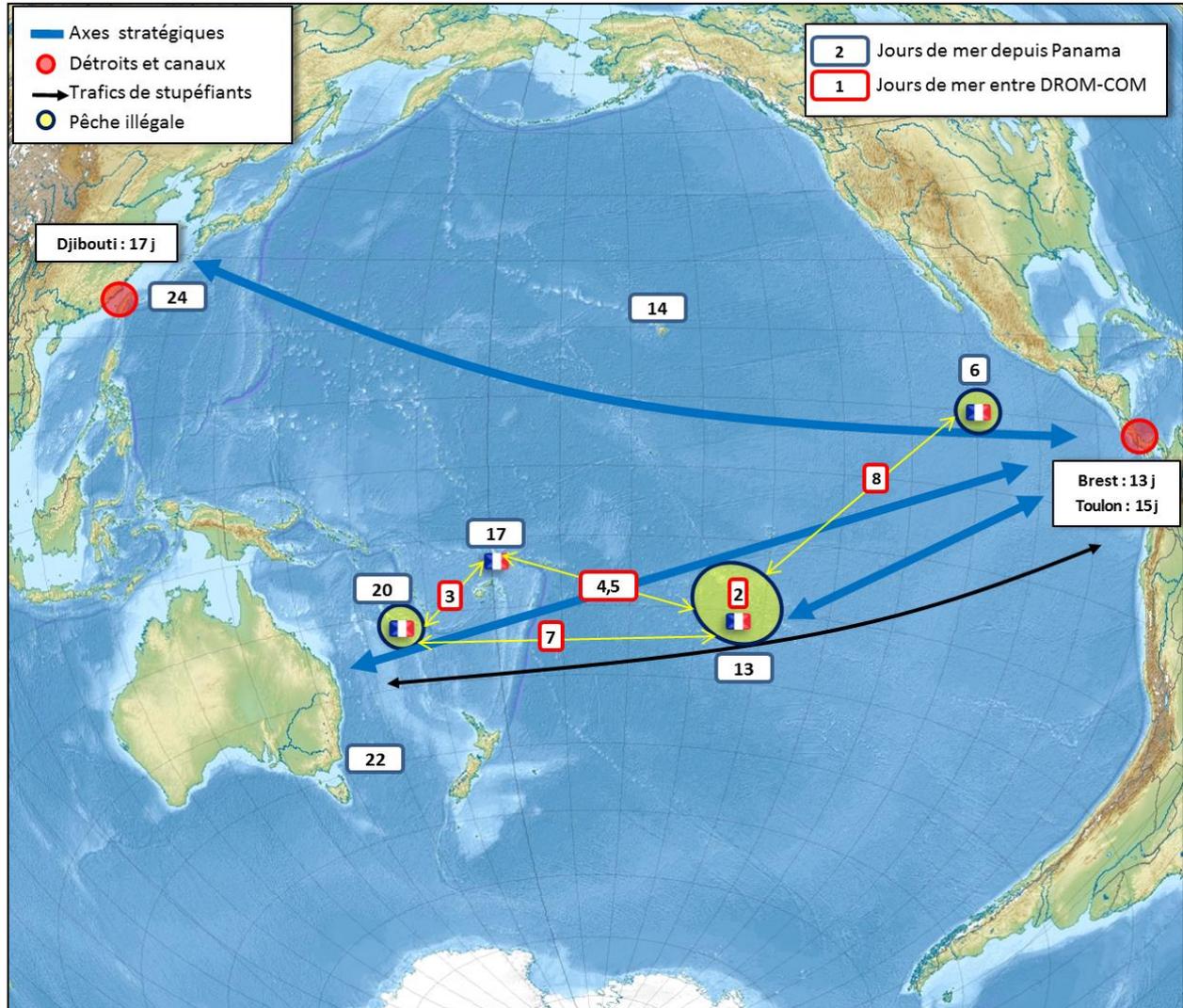
Dans l'océan Indien, avec au nord la route maritime commerciale reliant l'Europe à l'Asie et au sud un grand nombre de nos territoires ultramarins, la combinaison des enjeux d'accès à l'énergie et de profondes rivalités interétatiques est susceptible d'affecter directement la sécurité d'une route d'intérêt stratégique majeur pour l'Europe. Se concentrent notamment dans la zone la plupart des menaces : piraterie, terrorisme, trafics de migrants, de stupéfiants et d'armes, pêche illégale, acquisition de données sans autorisation sur la nature des fonds ou du sous-sol marin. Nos départements et collectivités d'outre-mer en sont également victimes. Ainsi, chaque année, des milliers de Comoriens tentent de rejoindre Mayotte⁷ tandis que des navires prédateurs pillent nos ressources halieutiques (Canal du Mozambique, Tromelin, TAAF...) et que certains États s'intéressent au potentiel en ressources énergétiques ou minérales de zones disputées. Enfin, les revendications de plusieurs États sur des espaces en mers de Chine méridionale ou orientale font peser un risque de crise pouvant menacer la liberté de navigation.



⁷ Depuis peu département français et région ultrapériphérique de l'Union européenne.

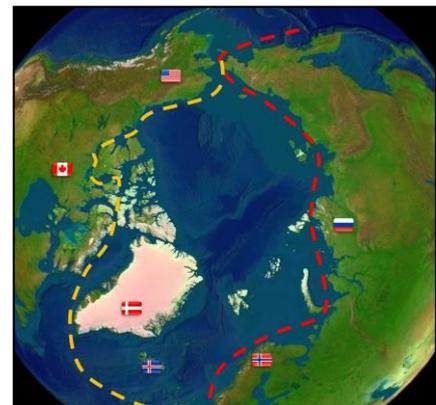
Pacifique : une relative stabilité dans des espaces maritimes immenses

Dans le Pacifique, les principales routes maritimes se situent au nord de l'équateur tandis que nos intérêts se trouvent au sud. La probable augmentation du nombre et de l'intensité des catastrophes naturelles, accentuées par le changement climatique, constitue le risque majeur tandis que la pêche illicite et l'exploitation illégale des ressources, notamment sous-marines, sont les principales menaces maritimes régionales. Par ailleurs, on note un phénomène de trafics de stupéfiants entre l'Amérique du Sud et l'Australie, passant par la Polynésie et la Nouvelle-Calédonie. Enfin, la surveillance des aires marines protégées pour la préservation des ressources de nos ZEE ultramarines est un enjeu majeur dans cette région du globe.



L'Arctique : Un milieu menacé

À ce stade et à moyen terme, les principaux enjeux de la région arctique sont de nature essentiellement économique et environnementale. Les perspectives économiques (énergie, minerais, pêche, tourisme) qu'offre cet océan, marqué par un réchauffement climatique préoccupant, ont favorisé un mouvement d'affirmation de la souveraineté des États riverains et un regain d'activité militaire. Il s'agit toutefois davantage d'un renforcement des instruments permettant d'assurer la sécurité maritime (recherche et sauvetage, prévention des pollutions) que d'une militarisation de la région. La perspective – encore lointaine – d'une utilisation régulière des routes maritimes polaires contribue également au fort intérêt des grandes puissances maritimes d'Europe, d'Asie et des Amériques pour cet espace maritime en évolution.



Maîtriser nos espaces maritimes

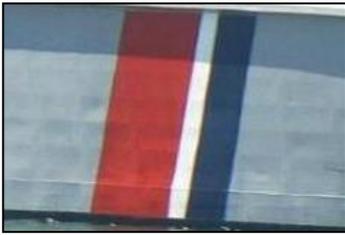
La France métropolitaine et ultramarine ne s'arrête pas au trait de côte. Notre souveraineté s'étend en effet en mer, et à son espace sur-jacent, jusqu'aux limites de notre mer territoriale, selon les modalités définies par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁸ (CNUDM). Au-delà, la France exerce certains droits souverains dans les limites de nos zones économiques exclusives puis celles d'éventuelles extensions du plateau continental.

Le transport cesse d'être maritime dès qu'un navire accoste dans un port, les transports terrestres, aériens ou fluviaux prenant le relais. Réciproquement, il le redevient dès l'appareillage. Malgré la discontinuité de milieu, les ports sont donc les points de convergence des intérêts terrestres et maritimes. Cette interdépendance forte s'étend plus largement à l'ensemble du littoral (5 % de la superficie du territoire) sur lequel se concentrent de nombreux enjeux de sécurité nationale et où vivent 12,5 % de la population française.

Nos espaces maritimes sont donc, pour le territoire national, à la fois prolongements et approches - avec une profondeur variant en fonction du risque ou de la menace à l'aune du délai nécessaire pour mettre en œuvre une parade. Cette double fonction s'inscrit pleinement dans un continuum mer-terre, ou terre-mer selon le point de vue, faisant écho au continuum sécurité-défense. Pour préserver leurs atouts majeurs, la maîtrise de ces espaces est primordiale. Il convient donc d'en connaître et d'en faire connaître les contours, d'y surveiller les flux, d'y réguler les activités pour garantir, à tout moment, notre défense et notre sécurité, faire respecter nos droits souverains et prévenir toute menace pour le territoire qui en proviendrait.

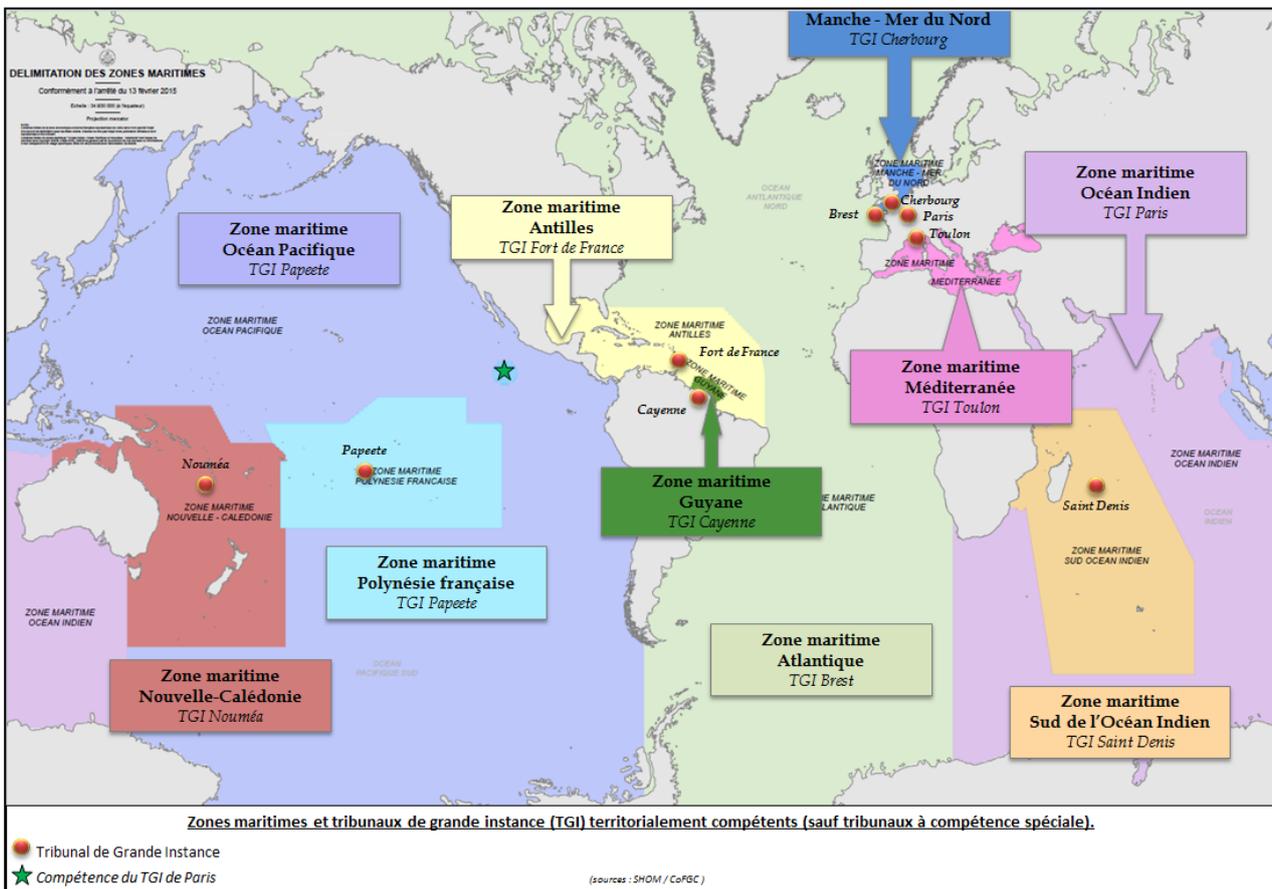
⁸ Signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

Donner un cadre d'action à l'État en mer



L'action de l'État en mer (AEM) est l'organisation administrative et opérationnelle que s'est donnée la France pour répondre à ses obligations d'État côtier et d'État maritime. Elle s'exerce sur les océans et mers de notre globe qui sont répartis en dix zones maritimes : trois en métropole (Manche/mer du Nord, Atlantique, Méditerranée), cinq outre-mer (Zone maritime sud de l'océan Indien, Antilles, Guyane, Polynésie française, Nouvelle-Calédonie) et deux recouvrant uniquement des espaces de haute mer (océan Indien, océan Pacifique). Ces zones maritimes comprennent les espaces placés sous notre juridiction ainsi que ceux relevant du statut de la haute-mer sur lesquels la France peut exercer certaines attributions, soit à l'encontre de ses propres navires, soit à l'égard des navires étrangers ou sans pavillon en vertu des Conventions internationales auxquelles la France est partie.

Dans chaque zone, l'État est représenté par une autorité administrative unique : le préfet maritime en métropole ou le délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer assisté du commandant de zone maritime, outre-mer. Pour l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer, chaque zone se voit définir un tribunal compétent qui est celui du siège de la préfecture maritime ou, outre-mer, du délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer, sauf compétence spécialisée.



Les administrations disposant de moyens d'intervention en mer agissent dans le cadre de la fonction garde-côtes. Celle-ci comprend la marine nationale - dont la gendarmerie maritime - la douane, les affaires maritimes, la gendarmerie nationale, la sécurité civile et la police nationale⁹. Ces administrations mettent à la disposition du représentant de l'État en mer, au titre de son pouvoir de coordination, leurs moyens pour lui permettre de réaliser les missions qui lui sont confiées. Cette organisation repose aussi sur la polyvalence des différents moyens navals et aériens des administrations de la fonction garde-côtes dans un souci d'efficacité et d'efficience qui doit guider l'utilisation opérationnelle des moyens et leur

⁹L'animation de la fonction garde-côtes est réalisée par un comité directeur qui se réunit sous la présidence du secrétaire général de la mer. Outre les directeurs des administrations intervenant en mer, le directeur général des outre-mer siège dans ce comité (article 6-1 du décret modifié n° 95-1232 du 22 novembre 1995 relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer).

dimensionnement en amont. D'une manière générale, les moyens de l'État sont en mesure de remplir une grande variété de missions de la côte jusqu'en haute-mer, contribuant ainsi à préserver nos intérêts en mer et la sécurité nationale.

Compte tenu de son caractère interministériel, cette organisation repose sur une animation et une coordination des représentants de l'État en mer et des administrations de la fonction garde-côtes qui est assurée par le secrétaire général de la mer au nom du Premier ministre. Celle-ci est réalisée également en partenariat avec le secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale, le secrétariat général des affaires européennes et l'ensemble des services et administrations des ministères participant à la politique maritime de la France.

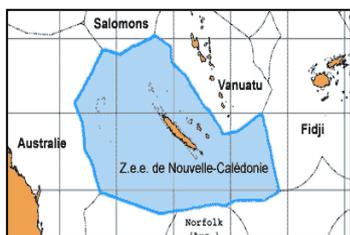
Cette organisation, fondée sur la polyvalence et la complémentarité répond aux enjeux maritimes de la France mais est aussi en mesure, en raison de sa souplesse et de son caractère pragmatique, de s'inscrire pleinement dans une perspective européenne de coordination renforcée (surveillance des frontières extérieures, criminalité transfrontalière, sécurité maritime, contrôle des pêches¹⁰ ...).

AXES D'EFFORT :

- Intensifier le recours à cette organisation qui répond aux besoins d'efficience et d'efficacité de l'action de l'État sur les espaces maritimes.

- Mieux faire connaître notre modèle d'organisation auprès de nos partenaires sur la scène européenne et internationale.

Faire respecter les limites de nos espaces maritimes



La définition précise des espaces maritimes placés sous notre souveraineté ou sous notre juridiction conditionne l'action de l'État en mer. Ces espaces représentent un patrimoine national doté d'un important potentiel économique et nous garantissent une profondeur stratégique minimale, indispensable à la préservation de nos intérêts. La France a par ailleurs fait le choix de déposer, depuis 2002, plusieurs demandes d'extension du plateau continental auprès de la commission des limites du plateau continental de l'ONU (programme EXTRAPLAC). La détermination des limites de nos espaces maritimes repose sur les principes posés par CNUDM¹¹. Les coordonnées de ces délimitations, fixées par décret, sont représentées sur les cartes du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM), seules cartes reconnues officiellement par la France. Un exemplaire de ces instruments est déposé auprès du secrétariat général de l'ONU.

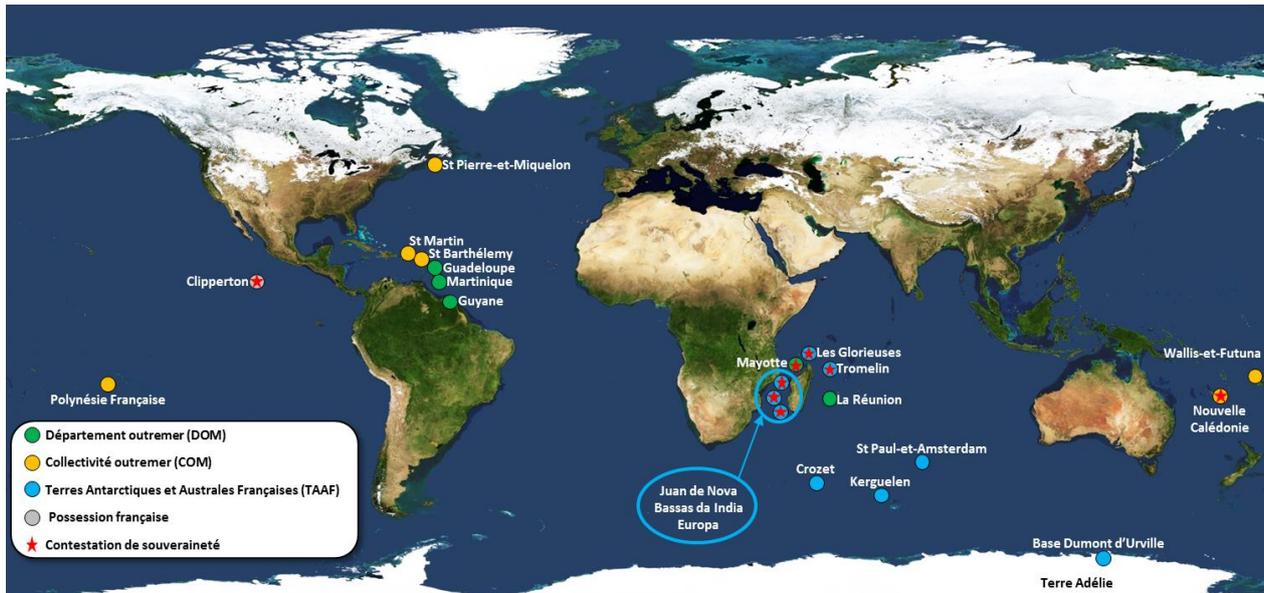
La France poursuit son programme de négociations d'accords de délimitations permettant d'assurer la sécurité juridique nécessaire à l'exercice de nos droits. Plusieurs différends portant sur ces délimitations et des contestations de souveraineté opposent des États tiers¹² à la France. Conformément aux dispositions de la CNUDM, elle a fait le choix de ne pas accepter de soumettre aux juridictions internationales les différends relatifs aux délimitations maritimes. En l'absence de règlement définitif d'un différend, la France conserve des droits souverains dans les zones ainsi délimitées. Aucune décision d'un État tiers¹³ ne peut par conséquent lui être opposée. Des accords intergouvernementaux ou des négociations en cours limitent les risques de réelles remises en cause de nos délimitations sans pour autant empêcher totalement le développement d'activités illicites dans nos eaux. En revanche, la découverte de ressources exploitables pourrait raviver certaines revendications.

¹⁰ L'autorité administrative responsable de la police des pêches est le préfet désigné à l'article R*911-3 du code rural et de la pêche maritime et chargé de la mise en œuvre des orientations et la politique de contrôle fixées par le ministre responsable de la pêche. La planification des moyens est effectuée localement en concertation avec le représentant de l'État en mer, le centre national de surveillance des pêches assurant le contrôle de ces moyens pour cette mission.

¹¹ Articles 16, 75, 76 et 84 de la CNUDM.

¹² Clipperton (Mexique), îles éparses (Madagascar sur les îles du canal du Mozambique et les Glorieuses, Maurice sur Tromelin), Nouvelle-Calédonie (Vanuatu sur Matthew et Hunter) et Mayotte (Les Comores), ZEE en Méditerranée et partage du plateau continental dans le golfe de Gascogne (Espagne), extension du plateau continental de Saint-Pierre-et-Miquelon (Canada).

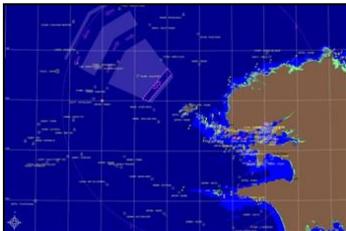
¹³ Par exemple une autorisation d'exploration des sous-sols ou d'exploitation des ressources halieutiques.



AXES D'EFFORT :

- **Conforter les travaux de délimitation en s'appuyant sur l'expertise scientifique du SHOM.**
- **Poursuivre nos actions diplomatiques pour résoudre nos différends dans les zones contestées.**
- **Renforcer notre visibilité dans ces zones par une présence et une administration effectives.**

Surveiller nos espaces maritimes



Afin de préserver nos intérêts et nos droits, tout en contribuant à la sécurité de la navigation, une surveillance élargie et adaptée de ces zones immenses est indispensable. Elle confère une connaissance et une capacité d'anticipation des menaces et des risques nécessaires à l'élaboration de réponses. Cette surveillance doit être permanente dans nos eaux sous souveraineté, en métropole et outre-mer, notamment sur les routes maritimes desservant nos ports et aux abords des détroits et dispositifs de séparation de trafic riverains (dont le pas de Calais, premier détroit du monde en nombre de navires avec près de 100 000 navires par an¹⁴).

Depuis la terre, la surveillance est assurée par le réseau des sémaphores et des centres opérationnels des administrations de la fonction garde-côtes (FGC). Ils sont pour la plupart reliés à SPATIONAV, système de surveillance de nos approches maritimes fusionnant les informations provenant de capteurs variés¹⁵, dont ceux des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) agissant sur des missions voisines. Les patrouilles terrestres des unités de la gendarmerie départementale ou maritime, ainsi que de la police nationale et des douanes dans leurs zones et domaines de compétences, complètent le dispositif.

Cette surveillance est alimentée et relayée en mer par les moyens aéromaritimes des administrations de la FGC en coordination et dans le cadre de leurs missions propres. Dans ces eaux proches de nos côtes, le temps de réaction est déterminant : à 200 milles nautiques, un go-fast atteint la côte en 5 heures. En conséquence, l'échange rapide d'informations et l'interception en mer sont privilégiés pour garantir une réponse appropriée dans un délai court. À cette fin, le maintien en condition opérationnelle des moyens aéromaritimes est déterminant pour garantir ce mode d'action nécessitant disponibilité et réactivité au même titre que les opérations de recherche et de sauvetage en mer dans nos zones de responsabilité.

¹⁴ En 2014, selon les données du CROSS Gris-Nez, 94 900 navires ont transité dans le dispositif de séparation du trafic (DST) du pas de Calais, soit dans une des deux voies de circulation (73 000 navires correspondant à une moyenne de 200 navires/jour), soit en trafic traversier des ferries (21 900 navires correspondant à une moyenne de 60 rotations quotidiennes de navires à passagers). La même année le détroit de Malacca a connu un trafic de 79 344 navires/an sur la base des navires ayant effectué un compte-rendu STRAITREP.

¹⁵ AIS (Automatic Identification System), radars...

Dans nos eaux sous juridiction et dans la profondeur, en fonction de nos intérêts dans chaque zone, la veille est essentiellement assurée par les bâtiments hauturiers et aéronefs à grand rayon d'action de la FGC. Des moyens satellitaires¹⁶ ou divers systèmes d'information¹⁷ nous reliant à nos partenaires européens ou alliés sont notamment utilisés pour affiner notre connaissance de la menace. Celle-ci peut également être précisée par le renseignement collecté en amont par nos services spécialisés.

Enfin, les acteurs du monde maritime participent à la veille situationnelle au travers d'initiatives comme le contrôle naval volontaire (CNV) qui favorise l'échange d'informations entre les navires de commerce et la marine nationale dans certaines zones d'intérêt.

À l'échelon central, les informations maritimes stratégiques sont recueillies et analysées par le Centre opérationnel de la Fonction Garde-Côtes (CoFGC), responsable de leur diffusion aux départements ministériels, administrations et représentants de l'État en mer concernés et, le cas échéant, à ses homologues européens, alliés ou d'États tiers. À cet égard, la France soutient toute initiative de développement des échanges de l'information maritime, à l'instar de la démarche CISE¹⁸ engagée par l'Union européenne dans le cadre de la politique maritime intégrée.

AXES D'EFFORT :

- ***Soutenir les initiatives de partage de l'information maritime aux niveaux national, interallié et européen ainsi que dans les bassins maritimes englobant nos départements et collectivités d'outre-mer.***
- ***Poursuivre le diagnostic des besoins en matière de surveillance satellitaire des espaces maritimes.***
- ***Expertiser et expérimenter l'apport d'autres outils complémentaires, notamment les drones et les radars de nouvelle génération.***
- ***Impliquer davantage les acteurs maritimes du secteur privé dans la veille situationnelle.***
- ***Consolider le rôle de centre de situation maritime national et d'analyse du centre opérationnel de la fonction garde-côtes.***

Faire valoir nos droits dans nos eaux



La connaissance du trafic et des activités maritimes permet à la France d'adopter la posture appropriée pour garantir en mer nos droits souverains et les intérêts de la Nation. En effet, l'immensité de nos espaces et

leurs ressources potentielles suscitent des convoitises : prospection dans nos eaux, pillages des ressources halieutiques ou des biens culturels que représentent les épaves... Dans les espaces maritimes où il est compétent, le représentant de l'État en mer est chargé de veiller à l'exécution de nos lois et règlements ainsi que des décisions gouvernementales. À cet effet, il dispose d'un pouvoir de police administrative générale lui permettant de réglementer les activités en mer. Sous sa coordination¹⁰, les administrations de la

2013 : Dans la ZEE de l'île d'Europa (dans le canal du Mozambique dont le sous-sol est susceptible de renfermer des hydrocarbures) la frégate de surveillance Nivôse surprend un navire de prospection sismique battant pavillon étranger et son bâtiment accompagnateur. Devant l'impossibilité du capitaine du navire intercepté de fournir une autorisation délivrée par une autorité française, ordre lui est donné de relever ses appareils de mesures et de quitter les eaux françaises sans préjudice des suites judiciaires et diplomatiques.

¹⁶ S-AIS (AIS satellitaire), LRIT (Long Range Identification and Tracking), VMS (Vessel Monitoring System – navires de pêche), imagerie...

¹⁷ MARSUR (réseau des systèmes de surveillance militaire), EUROSUR (surveillance des frontières), IMDatE (informations maritimes).

¹⁸ « Common Information Sharing Environment » – Environnement commun de partage de l'information maritime.

FGC contrôlent les activités pratiquées dans nos espaces sous juridiction ou sous souveraineté. Le cas échéant, le recours à la force est envisagé pour faire cesser une infraction, procéder à un contrôle ou pour rétablir l'ordre.

Dans la mer territoriale, les navires battant pavillon d'un État tiers bénéficient du droit de passage inoffensif. La France est particulièrement attachée à ce principe et à sa réciprocité. Toutefois, conformément à l'article 25 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), la France prendrait toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à un passage qui ne respecterait pas les dispositions prévues par la Convention.

En outre, pour préserver nos intérêts, ce droit peut être suspendu temporairement si des éléments laissent supposer une atteinte imminente à leur encontre. Par ailleurs, l'article 27 de la Convention encadre la compétence juridictionnelle en matière pénale de la France pour toute infraction commise dans sa mer territoriale ou dans les eaux intérieures à bord d'un navire battant pavillon étranger, notamment s'il entraîne des conséquences sur l'ordre public ou la sécurité nationale, en mer ou à terre. Enfin, la France apprécie en opportunité les demandes d'assistance émanant du capitaine du navire ou de l'État du pavillon.

AXES D'EFFORT :

- **Maintenir la cohérence entre nos priorités et nos capacités de surveillance ou d'intervention.**
- **Consolider et adapter notre corpus juridique aux nouveaux risques et menaces.**
- **Assurer la publicité des suites judiciaires et diplomatiques consécutives à une violation de nos espaces.**

Prévenir les menaces maritimes contre le territoire



Le territoire national peut être ciblé depuis la mer. Face à toutes formes de menaces maritimes, la DMT constitue le cadre permanent permettant d'assurer dans les approches maritimes et sur le littoral la sécurité du territoire national. Pour la particularité de la menace terroriste, le Premier ministre peut décider de la mise en œuvre d'une posture renforcée dans le domaine maritime du plan VIGIPRATE¹⁹. Les ports et leurs installations portuaires sont les interfaces mer-terre par excellence. La neutralisation de ces véritables

points nodaux irriguant la France et l'Europe aurait des conséquences économiques significatives. C'est le cas pour les ports couvrant l'essentiel de nos importations en produits pétroliers ou de nos échanges commerciaux, en vrac ou conteneurisés. De plus, des installations à haut risque, comme les terminaux gaziers²⁰ ou chimiquiers sont des cibles potentielles au même titre que ceux recevant les navires de croisière ou les navires-rouliers à passagers. Plusieurs infrastructures critiques²¹ sont également implantées le long du littoral métropolitain et ultramarin. La protection de tous ces sites incombe au préfet maritime et au préfet de département dans leurs zones de compétences. C'est pourquoi, la prise en compte des menaces maritimes²² nécessite des échanges réguliers entre ces autorités et les gestionnaires des sites, dans le cadre du continuum sécurité mer-terre.

L'instruction interministérielle portant doctrine nationale de sûreté maritime et portuaire précise les scénarios de menaces susceptibles d'être rencontrés et les mesures de vigilance, de prévention, de protection et de réaction permettant d'y répondre : dispositif particulier de surveillance et de protection mis en place par le représentant de l'État en mer et le préfet de département en fonction de l'évaluation de la menace, déploiement permanent de PSMP²³ de la gendarmerie maritime dans certains ports d'intérêt majeur, gradation des mesures du code ISPS²⁴ pour les navires et installations portuaires concernés par un trafic international,

¹⁹ Plan gouvernemental de vigilance, de prévention et de protection face aux menaces d'actions terroristes du 17 janvier 2014.

²⁰ Accueillant du gaz naturel (GNL), de pétrole (GPL) ou éthylène (GEL) à l'état liquide.

²¹ Bases navales, centrales nucléaires, sites SEVESO, centre spatial de Kourou, aéroports internationaux (Nice, Marseille, Ajaccio, Tahiti, La Réunion, Martinique, Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon...)

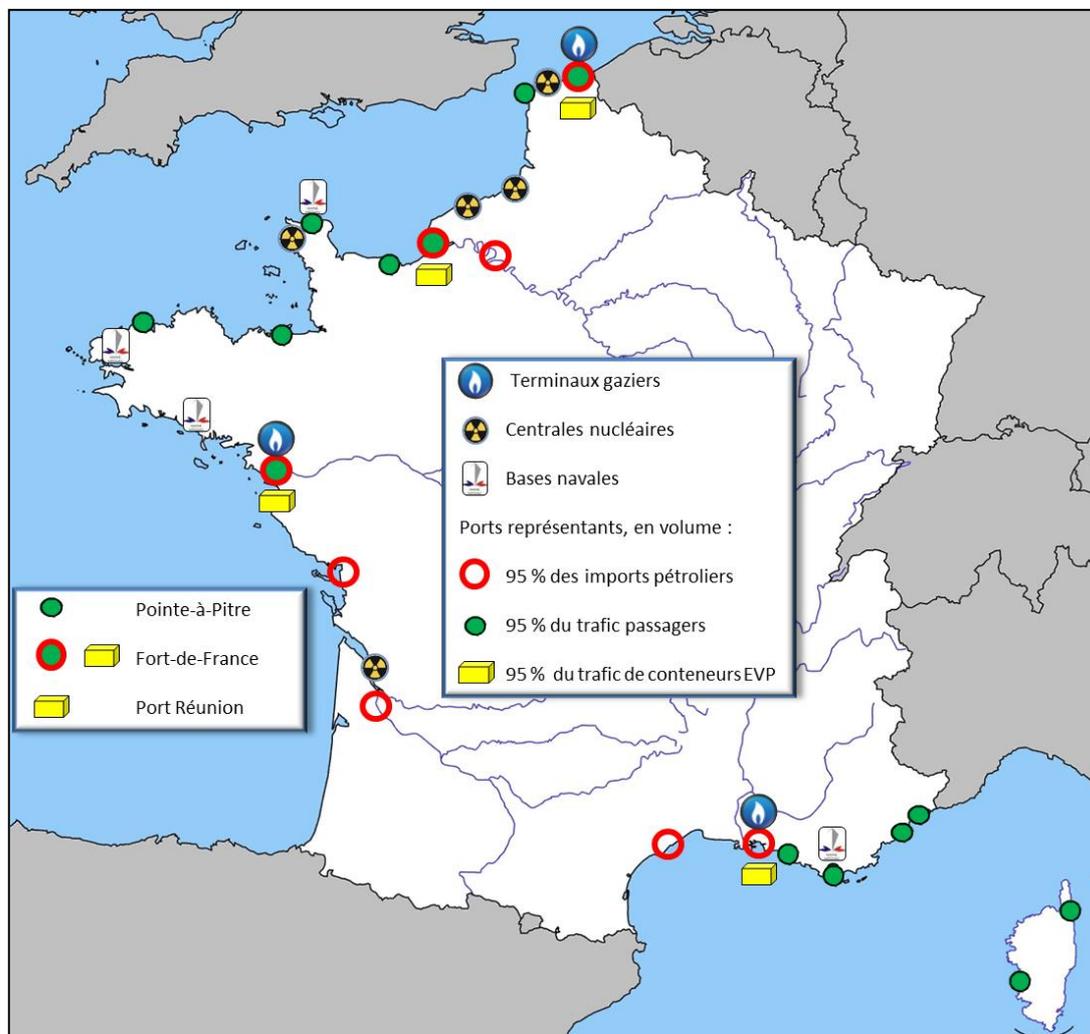
²² Bombe cinétique, obstruction des captages d'eau, interceptions radioélectriques, drones aériens, de surface ou sous-marins...

²³ Pelotons de sûreté maritime et portuaire.

²⁴ « International Ship and Port facility Security » - Code de sûreté des navires et des installations portuaires annexé à la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) renforcé par le règlement (CE) n° 725/2004 et, pour les ports, la directive 2005/65 (CE). Décidée par le Premier ministre, la

stratégie relative à la gestion des risques en matière douanière et à la sécurisation de la chaîne d'approvisionnement²⁵...

Si la menace activiste nationale est toujours latente, notamment chez les antinucléaires, elle demeure faible en terme d'impact potentiel. En revanche, la France est directement ciblée dans les messages des groupes radicaux tels qu'Al-Qaïda ou Daech qui peuvent aisément adapter leurs modes d'action pour déstabiliser notre territoire avec un impact majeur sur nos intérêts. À cet égard, la Méditerranée, la Manche et la mer du Nord apparaissent particulièrement sensibles.



AXES D'EFFORT :

- Renforcer la sûreté de nos ports d'intérêt majeur (terminaux gaziers, nouveaux PSMP...).
- Associer l'ensemble des acteurs concernés dans l'appréciation de la menace provenant de la mer (aux niveaux national et local).
- Travailler à des scénarios de résilience dans les ports après un évènement majeur.
- Réévaluer régulièrement les scénarii de menaces et les mesures envisagées pour y répondre.

mise en œuvre des mesures repose sur les opérateurs privés, l'État (en qualité d'autorité de sûreté maritime et portuaire et de point de contact pour l'OMI), ses représentants locaux et les administrations compétentes. Ces mesures visent à prévenir les menaces et en limiter les impacts.

²⁵ Surveillance douanière des marchandises entrant, séjournant et sortant des ports français dans le cadre du code des douanes communautaire (CDC) et prochainement du Code des douanes de l'Union (CDU - en vigueur au 1er mai 2016).

Protéger nos ressortissants et nos navires

Les espaces maritimes forment un océan mondial. Divers détroits ou canaux les reliant entre eux renforcent la nécessité de défendre le principe de liberté de la navigation en mer. Cette liberté permet notamment à la grande majorité du tonnage mondial de marchandises de transiter par voie maritime, faisant fi de la plupart des contingences géopolitiques qui peuvent perturber les transports terrestres et aériens. La sécurité de la navigation est toutefois un enjeu majeur pour préserver cette liberté. En effet, les navires ne sont pas à l'abri de nombreux prédateurs ciblant leurs cargaisons, leurs équipages et passagers ou l'État dont ils battent le pavillon.

La piraterie et le brigandage maritime sont des fléaux essentiellement motivés par l'appât du gain. Si le surcoût engendré par le phénomène a pu atteindre jusqu'à plus de 6 milliards d'euros par an au niveau mondial ces dix dernières années, il convient de rappeler que les premières victimes en sont les marins. Une centaine d'entre eux sont en effet pris en otage chaque année et des dizaines sont tués ou blessés par des pirates. Le terrorisme maritime est également une menace pour ce domaine d'activité qui concentre de nombreux symboles, souvent emblématiques de ce que combattent les principales organisations terroristes visant la France. Finalement, l'emploi croissant de nouvelles technologies dans le monde maritime ainsi que les modifications des flux de transport génèrent également des vulnérabilités que des organisations criminelles ou terroristes peuvent être tentées d'exploiter.

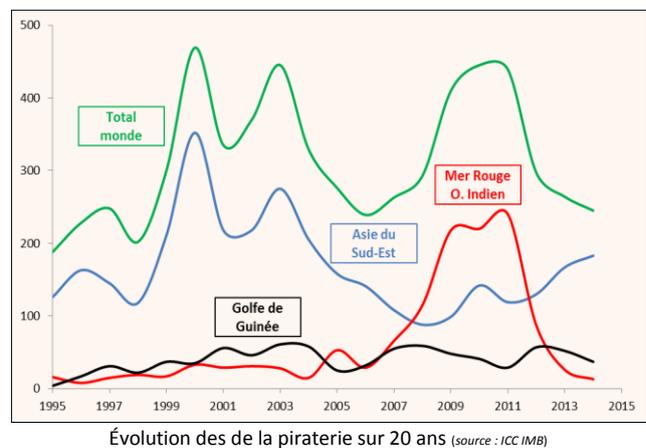
La protection des personnes, des biens, et plus largement des activités pratiquées en mer, nécessite donc une politique adaptée à chaque menace. L'emploi de l'ensemble du spectre des actions possibles, de l'anticipation à l'intervention, permet ainsi de renforcer la sécurité de la navigation.

Lutter contre la piraterie



La piraterie et le brigandage maritime²⁶ sont observés sur chacune des routes maritimes stratégiques, notamment dans les détroits et les approches portuaires et, parfois, jusqu'à plus de 1000 milles marins des côtes. Le plus souvent structurés en organisations criminelles profitant des faiblesses des États côtiers, les pirates ont un objectif lucratif (prises d'otages contre rançon, pillages de la cargaison, dont le pétrole, vols d'opportunité...). Ils ciblent particulièrement certaines catégories de navires²⁷ et se concentrent principalement dans trois régions. Dans le golfe de Guinée, zone d'activité pétrolière où vivent 70 000 ressortissants français, les attaques sont de plus en plus sophistiquées et d'une grande violence. Perpétrées majoritairement dans les eaux nigérianes, notamment dans les eaux intérieures, ces attaques s'étendent ponctuellement du Sénégal jusqu'à l'Angola. Dans l'ouest de l'océan Indien, malgré une diminution marquée des faits reportés (aucune attaque réussie n'a été recensée depuis mai 2012), la piraterie n'a pas disparu : des otages sont toujours retenus tandis que les commanditaires se maintiennent à terre. Enfin, 75 % des attaques recensées dans le monde en 2014 se concentrent en Asie, du golfe du Bengale jusqu'à la mer de Chine, principalement au voisinage des zones portuaires.

La piraterie n'a pas épargné les bâtiments battant pavillon français : au cours des vingt dernières années, on recense une quarantaine d'attaques, ou de tentatives, impliquant nos navires. C'est pourquoi la France s'investit pleinement dans l'éradication de ce phénomène criminel. La mise en œuvre d'un niveau ISPS adapté dans les zones à risques et l'usage de bonnes pratiques sont des mesures de prévention qui ont permis de réduire le nombre d'attaques. En outre, la France promeut le développement de plusieurs solutions technologiques innovantes de détection et de protection et autorise, sous conditions, l'embarquement de gardes armés privés sur les navires battant pavillon français²⁸. Les équipes de protection embarquées de la marine nationale complètent ponctuellement ce dispositif sur décision du Premier ministre. La France met également en œuvre une politique adaptée à chaque zone.



En mêlant présence dissuasive et capacité d'intervention, elle participe activement à la lutte, que ce soit dans le cadre de l'opération navale de l'Union européenne (*Atalante*) dans le golfe d'Aden, ou dans l'emploi de ses moyens prépositionnés comme le déploiement permanent dans le golfe de Guinée de la mission navale *Corymbe*. En parallèle, elle maintient ses capacités de réponse directe à une attaque de pirates visant ses navires ou ses ressortissants (notamment avec le plan PIRATE-MER) et se réserve le droit de faire comparaître les pirates ayant porté atteinte à ses intérêts devant une juridiction française²⁹. Par ailleurs, la France privilégie le partage de l'information entre acteurs du monde maritime et partenaires étatiques permettant d'anticiper la menace. À cette fin, elle met notamment en œuvre le contrôle naval volontaire³⁰ dans des zones particulières (golfe de Guinée, nord de l'océan Indien, Sud-est asiatique) et soutient le développement des centres de partage de l'information d'intérêt maritime (*Information Fusion Center* de Singapour et de Madagascar, Centre Interrégional de Coordination au Cameroun). À cet égard, face au regain du phénomène dans la région, la participation de la France aux activités conduites en Asie du Sud-Est dans le cadre de l'accord de coopération régionale sur la lutte contre le brigandage maritime et la piraterie en Asie (ReCAAP³¹) doit être approfondie.

²⁶ Seuls les faits commis au-delà de la mer territoriale relèvent de la piraterie. En deçà, il s'agit de brigandage maritime.

²⁷ Vraquiers (25 %), cargos, pétroliers, chimiquiers, porte-conteneurs (15 % chacun), navires de pêche et de servitude (8 %, servant le plus souvent comme bateaux-mères par la suite), navires à passagers-voiliers (3 %)

²⁸ Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires.

²⁹ Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer.

³⁰ Instruction interministérielle n° 1094/SGDN/PSE/PPS/CIPRS du 27 juin 2001 (collaboration entre nos navires et la marine nationale)

³¹ ReCAAP : « *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia* ».

Dans le même temps, la France soutient les États côtiers dans toutes leurs démarches de sécurisation de leurs propres espaces maritimes. Elle appuie ainsi la stratégie commune des États du golfe de Guinée (processus de Yaoundé³²) ou le renforcement des capacités maritimes et judiciaires des États de la Corne de l’Afrique, et en particulier de la Somalie, avec l’ensemble des missions et programmes régionaux de l’Union européenne³³. Le renforcement de la gouvernance maritime, la formation des acteurs participant à la lutte contre la piraterie et le soutien aux mesures de prévention à terre contribuent également à cette approche globale. Dans ce but, la France participe à la réforme du secteur de la sûreté maritime³⁴ dans le golfe de Guinée ou à la montée en puissance de centres régionaux³⁵, en particulier en tant qu’État membre de la Commission de l’océan Indien et partenaire du Code de conduite de Djibouti.

La France appelle plus largement à une participation accrue de la communauté internationale à la sécurisation des mers et à une appropriation régionale des enjeux de sûreté maritime au sein du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS) ou dans d’autres instances européennes et internationales³⁶, tout en rappelant que c’est à terre que se règlera le problème de la piraterie, en arrêtant les commanditaires notamment.

Depuis début 2015, la régression du phénomène semble se confirmer en océan Indien, soulignant ainsi la pertinence des actions menées par l’ensemble des partenaires, en mer comme à terre. Les efforts entrepris dans le golfe de Guinée commencent également à porter leurs fruits puisque les attaques sont désormais quasiment toutes cantonnées aux eaux nigérianes bien qu’en nombre constant. En revanche, en Asie du Sud-Est, malgré les efforts engagés depuis 2004, on recense une augmentation du nombre d’attaques de 60 % sur le premier semestre 2015 par rapport à la même période en 2014. Bien que menaçant principalement le trafic local (cabotage, pêche), la piraterie est toutefois susceptible d’affecter des routes commerciales à très forte valeur stratégique pour l’Europe et la France.

Si la situation intérieure des États côtiers et la liberté d’action laissée aux pirates permettent à ce fléau de se développer et d’évoluer, un facteur demeure déterminant : la présence de proies. Les principaux foyers de piraterie et de brigandage maritime se situent en effet à proximité des points de passage obligés des grands axes maritimes. S’il est illusoire d’envisager un contournement de ces foyers qui engendrerait des délais et des surcoûts importants, il convient d’observer avec attention les évolutions futures de ces routes. À cet égard, il faudra anticiper les conséquences éventuelles sur les flux maritimes des travaux d’élargissement du canal de Panama et de l’ouverture possible de celui du Nicaragua dans une région où la criminalité en mer n’est pas rare.

AXES D’EFFORT :

- Adapter notre action à la menace pour garantir une flexibilité dans nos interventions.**
- Contenir la piraterie au plus près de son épicentre en entravant la liberté d’action des pirates.**
- Promouvoir le partage élargi de l’information notamment au travers du Contrôle Naval Volontaire.**
- Faciliter l’appropriation régionale des enjeux avec l’appui de la communauté internationale.**
- S’assurer de la poursuite et de la condamnation effective des pirates et de leurs commanditaires.**

³² Architecture interrégionale de sûreté maritime reposant sur quatre niveaux : interrégional, régional, multinational et national.

³³ Mission régionale civile de PSDC « EUCAP NESTOR », programmes régionaux de la Commission européenne (MARSIC, MASE...).

³⁴ Projet FSP ASECMAR de coopération et de formation du ministère des Affaires étrangères et du Développement international.

³⁵ Centres de formation et de partage de l’information (Code de conduite de Djibouti), installations prévues d’un centre de fusion de l’information à Madagascar et d’un centre de coordination opérationnelle aux Seychelles dans le cadre de la COI.

³⁶ Union européenne (Stratégie pour le golfe de Guinée), OMI, groupe des Amis du golfe de Guinée du G7...

Prévenir le terrorisme maritime



La France est nommément désignée comme cible prioritaire par les principaux groupes terroristes internationaux. Contrairement à la piraterie³⁷, nos navires d'État sont également visés, notamment les bâtiments militaires. La menace est globale bien que les zones à hauts risques ou proches de conflits, les passages resserrés, les ports et leurs zones d'attente et les routes stratégiques paraissent naturellement plus sensibles. La typologie des menaces est variée : perturbation de nos flux d'approvisionnements énergétiques, prise en otage

de nos ressortissants, emploi d'une bombe cinétique contre un de nos navires ou destruction par explosifs cachés dans un conteneur, détournement en vue d'un objectif de plus grande importance, infiltration des équipages, des passagers ou des flux migratoires. Des intérêts étrangers peuvent également être visés dans nos eaux comme les navires de croisière, avec l'essor du tourisme en Méditerranée. Cette activité en plein essor est en effet emblématique de la richesse occidentale, et notamment américaine, 50 % des croisiéristes provenant des États-Unis. À l'automne 2014, dans son magazine anglophone *Resurgence*, le groupe terroriste Al-Qaïda a exposé sa stratégie maritime. Analysant la dépendance des puissances occidentales aux flux énergétiques, le mouvement appelle à frapper les navires pétroliers et méthaniers dans les détroits, ainsi que les raffineries proches des côtes. La menace la plus inquiétante réside dans l'appel à des attaques multiples et simultanées. À l'horizon 2025, la menace devrait demeurer très élevée et les zones côtières resteront les plus exposées. L'extension de ce phénomène à la haute-mer n'est toutefois pas à exclure. La neutralisation de moyens de communication et de signalisation maritimes, indispensables tant pour la sûreté que la sécurité de la navigation, peut être également recherchée. Pour s'en prémunir, sur le territoire national, certaines infrastructures critiques disposent de mesures de protection adaptées. La France a signé la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention « SUA »)³⁸ qui permet à chaque État partie d'exercer sa juridiction pour les actes de terrorisme commis en haute mer contre ses intérêts. La France poursuivra les travaux nécessaires pour aboutir rapidement à la ratification des protocoles additionnels à cette Convention et à leur mise en œuvre dans notre droit positif.

Les mesures du plan VIGIPRATE et du code ISPS³⁹, ainsi que le dispositif ICS⁴⁰ participent à la prévention. La protection des navires commence dans les ports, notamment lors des avitaillements et de l'embarquement des passagers ou des marchandises. Les pelotons de sûreté maritime et portuaire y contribuent également sur les plans d'eau et dans les approches de certains ports. À ce jour, plusieurs tentatives d'action terroriste en mer ont été déjouées dans le monde. C'est pourquoi la France promeut activement le recueil et l'échange du renseignement en amont, indispensable pour prévenir les tentatives de passage à l'acte, notamment avec nos alliés (en soutien associé avec l'opération OTAN de contre-terrorisme *Active Endeavour* en Méditerranée orientale par exemple). Lors d'une attaque visant nos intérêts ou se déroulant dans nos espaces sous souveraineté, la France met en œuvre le plan PIRATE-MER offrant aux plus hautes autorités de l'État un choix de

1985 : Prise d'otages sur le paquebot italien *Achille Lauro* en Méditerranée par le FLP.

2000 et 2002 : Attentats-suicides contre l'*USS Cole* à Aden puis contre le pétrolier français *Limburg* au large du Yémen. Le commanditaire est arrêté avec une liste de cibles maritimes.

2004 : Attaque de plusieurs ferries aux Philippines par le groupe Abou Sayyaf et tentative d'attentat-suicide sur les terminaux pétroliers off-shore irakiens de Bassorah.

2008 : Attentats de Mumbai par des assaillants de Lashkar-e-Tayyeba arrivés par la mer.

2014 : Tentatives de détournement de navires de guerre en Égypte et au Pakistan et attaque des chantiers navals de la marine pakistanaise.

³⁷ Des coopérations ponctuelles entre pirates et terroristes ne sont toutefois pas à exclure.

³⁸ Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, conclue à Rome le 10 mars 1988, et ses protocoles additionnels, de 1998-2005, visant notamment la piraterie et le terrorisme maritime pour les navires et les plates-formes fixes.

³⁹ (cf. note 24) Tout navire opérant dans nos eaux sous souveraineté se conforme aux mesures de sûreté fixées. Leur respect est vérifié lors de contrôles et d'inspections. En cas de manquement grave, le retrait du certificat international de sûreté ou une immobilisation du navire peut être prononcé et un refus d'accès aux eaux et ports français signifié. À l'étranger, les navires français s'assurent que les mesures prises à bord satisfont aux conditions requises par les autorités de l'État du port et celles fixées par le Premier ministre.

⁴⁰ « *Import Control System* » - Système de contrôle à l'importation visant à sécuriser les flux internationaux de marchandises avant leur entrée dans l'UE (règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992 établissant le code des douanes communautaire).

mesures graduées, dont l'action de vive force qui repose sur l'expertise du Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale (GIGN), des commandos marine et des équipages d'hélicoptères en matière de contre-terrorisme maritime.

AXES D'EFFORT :

- **Développer l'échange du renseignement dans le domaine maritime.**
- **Optimiser le contrôle des flux embarquant : équipages, passagers, véhicules, fret.**
- **Approfondir les coopérations avec les acteurs maritimes privés en n'oubliant pas dans ce domaine l'apport essentiel représentés par les services portuaires.**
- **Mettre en œuvre les nouvelles solutions technologiques de sécurisation des navires et du fret.**
- **Réévaluer régulièrement la menace en liaison avec tous les acteurs du monde maritime.**

Anticiper l'évolution des cybermenaces



Le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2013 place les cybermenaces parmi celles qui peuvent affecter gravement la sécurité nationale. Les systèmes d'information (SI) et les réseaux informatiques ont en effet progressivement envahi l'ensemble des secteurs d'activité économiques. Leur complexité et leurs interconnexions en rendent la maîtrise de plus en plus difficile. L'une des conséquences directes est l'accroissement des vulnérabilités exploitables à des fins malveillantes, y compris pour des actions de sabotage et de destruction. Si le secteur maritime n'a, jusqu'à présent, que faiblement tenu compte des enjeux de la sécurité des systèmes d'information⁴¹, la prise de conscience vis-à-vis des cybermenaces est en train d'apparaître.

Parmi les éléments du secteur les plus sensibles aux cybermenaces, relevons en premier lieu l'informatique embarquée, constituée des systèmes industriels et des automates omniprésents sur les navires. Si ces systèmes présentent des vulnérabilités intrinsèques souvent connues, le risque s'est cependant fortement accru, notamment au travers de la maintenance en mer réalisée de plus en plus souvent à distance, ou encore de l'utilisation croissante de systèmes informatiques « sur étagère » et largement interconnectés pour permettre un échange en temps réel des données. Points nodaux multimodaux, les ports constituent par ailleurs le maillon central du transport de marchandises. Une cyberattaque majeure sur un grand port serait susceptible de désorganiser massivement toute la chaîne d'approvisionnement et, par voie de conséquence, l'économie d'un pays.

Enfin, la navigation et la sécurité nautique reposent sur de multiples dispositifs⁴² dont certains semblent particulièrement vulnérables. C'est notamment le cas de l'AIS⁴³, système grâce auquel un navire fournit aux autres navires ainsi qu'aux ports des informations relatives à son identité, sa position et sa route. Les faiblesses de ce protocole permettent de modifier assez facilement les données émises par un navire et de le faire passer pour un autre. Citons également l'ECDIS⁴⁴, dispositif embarqué d'information et de visualisation des cartes de navigation électroniques, qui peut présenter des vulnérabilités permettant à un attaquant de provoquer, par exemple, l'échouage d'un navire. Si les systèmes d'information de l'État bénéficient de sa part d'attentions et d'exigences spécifiques, ceux des acteurs privés, notamment les opérateurs d'importance vitale, peuvent présenter des vulnérabilités qu'il peut être plus difficile de corriger. En outre, certaines informations pourtant sensibles, telles que la position d'un navire, sont disponibles en source ouverte. Ces éléments permettent de cibler des navires, comme constaté dans le domaine de la piraterie. À cet égard, l'apparition de nouveaux

⁴¹ L'ENISA avait ainsi souligné en 2011, dans un rapport sur la cybersécurité maritime, que « la sensibilité à la problématique varie de faible à inexistante ». Plus récemment, le « Livre bleu », publié en 2013 par le « Cluster marétique » et traitant de l'apport des nouvelles technologies numériques au secteur, faisait totalement l'impasse sur la cybersécurité.

⁴² Météorologie, informations nautiques, phonie et échanges de données, détresse, alerte de sûreté (SSAS : Ship Security Alert System).

⁴³ « Automatic Identification System » qui s'appuie sur le positionnement par satellites (GPS, GLONASS, COMPASS, GALILEO...).

⁴⁴ « Electronic Charts Display Information System » (ECDIS) autrement dit de la cartographie électronique.

systèmes⁴⁵ est à surveiller. Si, pour l'heure, la prise de contrôle à distance d'un navire peut sembler hypothétique, un logiciel malveillant prépositionné, voire implanté à l'occasion d'opérations de maintenance à quai, volontairement ou non, pourrait, par exemple, entraîner la neutralisation de l'appareil à gouverner lors des phases portuaires critiques.

Au niveau national, la loi de programmation militaire du 18 décembre 2013 constitue une première réponse à ces enjeux même si elle ne concerne qu'une partie des acteurs du secteur maritime⁴⁶. Un arrêté du Premier ministre viendra concrétiser ces dispositions d'ici fin 2015. L'effort doit également porter sur les SI embarqués au sein des navires (études et corrections des vulnérabilités, prise en compte de la sécurité des SI dès la phase de conception...). En parallèle, la formation aux risques cyber des acteurs-clés et la diffusion d'une culture d'hygiène informatique au sein du secteur sont indispensables à un renforcement significatif du niveau global de sécurité. Cette démarche nationale, en étroite collaboration avec l'ANSSI, doit se poursuivre par un travail réglementaire et normatif au niveau international, le domaine du transport maritime étant en effet, comme le cyberspace, peu tributaire des contraintes associées aux frontières nationales.

AXES D'EFFORT :

- Mobiliser les principaux acteurs français concernés par la sécurité des systèmes d'information du transport maritime, à terre comme en mer.***
- Identifier et corriger les vulnérabilités des systèmes critiques et assurer une veille cyber spécifique.***
- Encourager la prise en compte de la cybersécurité au sein des réglementations et normes internationales.***
- Inscrire cette action dans le cadre de la coopération entre alliés et partenaires européens.***
- Mener une réflexion approfondie sur la résilience et les fonctionnements en mode dégradé.***

2011 : Le port d'Anvers est victime d'une cyberinfiltration par des narcotrafiquants leur permettant de récupérer des stupéfiants sans éveiller les soupçons des autorités douanières.

2013 : Des étudiants américains démontrent qu'il est possible de leurrer le GPS d'un navire sans qu'aucune anomalie ne soit détectée.

2013 : Un pétrolier en provenance du Pakistan modifie son AIS et se fait passer pour un chimiquier pour contourner l'embargo américain envers l'Iran.

⁴⁵ Comme le « cloud maritime », initié par l'OMI dans le cadre de l'e-navigation (intégration et échanges d'informations terre-mer).

⁴⁶ Les SI concernés devront être protégés par des mesures de sécurité spécifiques, définies par le Premier ministre, et seront soumis à des contrôles. Les incidents les affectant devront en outre faire l'objet d'une déclaration à l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI).

Lutter contre les trafics illicites en mer

Le vecteur maritime a toujours été le support de trafics illicites. La mondialisation et le développement des échanges commerciaux à l'échelle planétaire, notamment par conteneurs, favorisent considérablement ces trafics : produits prohibés, au premier rang desquels les stupéfiants, fortement taxés ou réglementés. De plus, la complaisance d'États du pavillon ou les caractéristiques géographiques de certaines zones de transit (vastes étendues océaniques, chapelets d'îles...) offrent des opportunités pour les organisations criminelles. Si les trafics à destination des territoires français constituent une menace, il en existe également à l'exportation trouvant leur origine sur nos territoires : marchandises volées ou interdites à l'export (armes, faune et flore protégées, véhicules, œuvres d'art...).

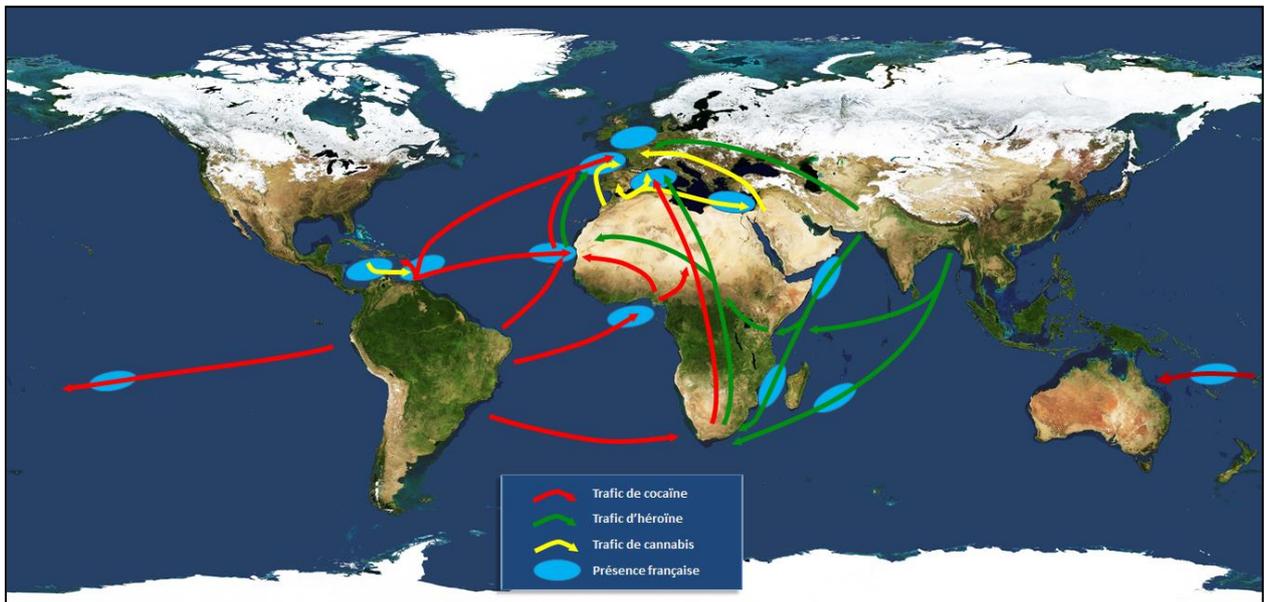
Ces économies parallèles s'adaptent en permanence aux attentes des marchés qui les génèrent et aux efforts entrepris par les États pour les réprimer. Selon l'ONUDC, sur les 1000 tonnes de cocaïne produites chaque année seulement 42 % seraient saisies. Dans le même temps, de nombreux conflits entraînent la dissémination d'armes conventionnelles tandis que certains États poursuivent leurs exportations d'équipements contribuant à la prolifération d'armes de destruction massive et de leurs vecteurs. Par ailleurs, des réseaux criminels profitent de la détresse d'un nombre croissant de personnes cherchant à fuir leur pays d'origine à cause de conflits ou pour des raisons politiques ou économiques pour rejoindre l'Europe ou nos départements et collectivités d'outre-mer. Ainsi des dizaines de milliers de migrants sont secourus chaque année, en particulier en Méditerranée ou dans le sud de l'océan Indien.

Participant également au mouvement de maritimisation, les trafiquants privilégient les routes océaniques pour développer leurs activités. Ces organisations criminelles, parfois en lien avec le terrorisme, contribuent à la déstabilisation des États, de leurs économies et de leurs populations. Le développement de nos capacités de surveillance et d'intervention sur ces flux maritimes demeure essentiel pour agir au plus près de la source de ces fléaux mondiaux, multiformes et multivecteurs, en s'appuyant sur le triptyque « renseignement, analyse des risques et ciblage ». Cette lutte suppose, en outre, la mise en place d'instruments juridiques adaptés.

Déstabiliser les trafics de stupéfiants



Dissimulés dans les flux logistiques acheminés par les navires de commerce ou à bord de navires dédiés au trafic (pêche, plaisance ou parfois cargos), les produits de contrebande entrant ou sortant de notre territoire ou de l'espace économique européen couvrent un large spectre : stupéfiants, mais également alcools et cigarettes de contrebande, espèces protégées par la Convention CITES⁴⁷, médicaments, déchets toxiques ou électroniques, contrefaçons, objets et véhicules volés, etc. Le contrôle au départ, en route ou à destination est privilégié selon le type de vecteur et repose principalement sur le ciblage ou le renseignement des services douaniers ou sur les investigations des services enquêteurs suivant ces entreprises criminelles à terre. Les trafics de stupéfiants, par leur ampleur et l'utilisation prépondérante de la mer, nécessitent une approche particulière. Les zones de production et les grands flux sont connus (Afghanistan, Birmanie, Colombie, Pérou, Bolivie, Maroc...), cependant les trafiquants adaptent en permanence leur logistique (routes, vecteurs et modes d'action)⁴⁸, ou créent de nouvelles zones de production pour préserver leur activité, dont le chiffre d'affaires est estimé par l'ONUDC à 250 milliards d'euros par an.



Principales routes de la drogue irriguant la France métropolitaine et ultramarine (source : SG Mer)

La France souhaite maintenir son rôle d'acteur majeur de la lutte internationale contre les trafics de stupéfiants par voie maritime. En effet, l'interception de ces flux en approche directe de nos côtes est une priorité, tant en métropole qu'outre-mer, qu'elle s'opère en mer ou à destination. Toutefois, compte tenu de la dissémination rapide des arrivages de grosses quantités de produits stupéfiants, la neutralisation des flux primaires, au plus proche de la source, est primordiale pour combattre ce fléau. Le positionnement permanent ou temporaire de moyens de la fonction garde-côtes, côtiers et hauturiers, sur les principales routes empruntées permet de répondre à cette logique (Caraïbes, Afrique de l'Ouest, océan Indien, Méditerranée...). À cet effet, tout en utilisant les instruments juridiques internationaux pertinents⁴⁹, la France adapte son corpus juridique national, pour permettre aux moyens de la FGC d'intervenir tout en tenant compte des contraintes opérationnelles qui pèsent sur ceux-ci. Ainsi, les mécanismes de la « dissociation » permettront de traiter séparément la cargaison, le navire et l'équipage appréhendés. Les actes illicites en lien avec le territoire français ou commis par des ressortissants français ou des individus résidant sur le territoire national verront plus particulièrement des

⁴⁷ « Convention on International Trade of Endangered Species » - Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction dite de Washington.

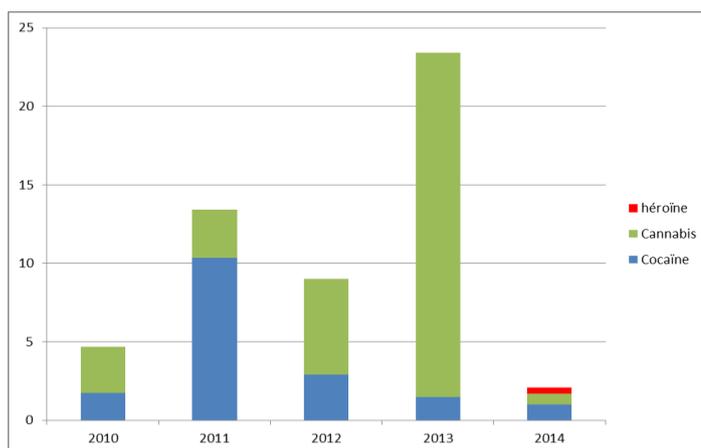
⁴⁸ En juillet 2014, la police colombienne a démantelé un réseau de narcotrafiquants qui utilisait de petits sous-marins pour acheminer la cocaïne de l'intérieur des terres vers les côtes. En juillet 2015, un sous-marin contenant 2,5 t de cocaïne a été intercepté dans l'océan Pacifique.

⁴⁹ Article 17 de la convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, signée à Vienne le 20 décembre 1988 ; article 108 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 ; accord concernant la coopération en vue de la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes, fait à San José le 10 avril 2003.

poursuites engagées devant les juridictions françaises. La lutte contre les trafics illicites de stupéfiants repose en outre sur le recueil du renseignement et son échange avec nos principaux partenaires, notamment au sein de plates-formes spécialisées (JIATF-S⁵⁰, MAOC-N⁵¹, CECLAD-M⁵²...) ou via les réseaux MARINFO et YACHTINFO. En 2013 et 2014, plus de 210 tonnes de cannabis et près de 4 tonnes de cocaïne ont été saisies en mer par des services étrangers sur renseignements français. Cette coopération s'exprime également par la participation de moyens français aux opérations multinationales dédiées dans les Caraïbes ou en Méditerranée ou aux opérations conjointes de surveillance des frontières extérieures de l'Europe coordonnées par FRONTEX. À cet égard, toutes les capacités offertes par l'Union européenne sont exploitées.

L'héroïne en provenance d'Afghanistan ou de Birmanie transitait principalement par voie terrestre. La saisie de 366 kg d'héroïne en océan Indien par des moyens français fait apparaître l'existence de routes maritimes d'écoulement, ce que confirment les saisies opérées par d'autres nations dans cette zone ou dans des ports du nord de l'Europe.

Le trafic de cocaïne, qui affecte les Antilles, l'Afrique et l'Europe, demeure prégnant. Deux vecteurs sont privilégiés : les navires dédiés exclusivement au trafic (voiliers, *go-fast*, parfois bateaux de pêche ou de servitude) et les navires commerciaux réguliers. La nature de certains navires de commerce comme les porte-conteneurs ou les vraquiers se prêtent moins bien à des visites en mer et nécessitent par conséquent une coordination avec nos partenaires européens ou internationaux pour la réalisation de contrôles à destination. Dans tous les cas, la détection en amont et l'échange de renseignements sont primordiaux. Cela implique également une surveillance des transbordements, les traversées de l'Atlantique s'effectuant parfois par rebonds successifs entre plusieurs vecteurs de nature différente. Un phénomène est observé depuis quelques années, le « *drop off* » (largage de ballons de cocaïne près des côtes) en Manche-mer du Nord ou Méditerranée occidentale.



Quantités en tonnes de produits stupéfiants retirés du marché par action en mer des administrations de la FGC (Source : SG Mer)

Pour le trafic de résine de cannabis, en Méditerranée, l'axe sud-nord semble complété par un axe ouest-est. Le littoral libyen monte en puissance comme plaque tournante des trafics de stupéfiants, et en particulier les ports de Tobrouk et Derna. Les trafiquants essaient ainsi de contourner les dispositifs d'interception mis en place notamment par l'Espagne, l'Italie et la France. En 2014, 17 cargos ont été interceptés et les trafiquants diversifient désormais leurs vecteurs (bateaux de pêche, yachts...). On constate par ailleurs une recrudescence du trafic d'herbe de cannabis dans les Antilles. La mise en place de moyens de détection dédiés dans la zone permettrait d'amplifier nos capacités d'interception dans nos propres eaux.

AXES D'EFFORT :

- **Adapter notre corpus juridique et nos modes d'action aux évolutions de la menace.**
- **Renforcer nos coopérations diplomatiques et opérationnelles avec nos partenaires étrangers.**
- **Concentrer les efforts sur les flux maritimes primaires ayant un impact sur les intérêts français et européens, notamment dans nos territoires ultramarins, en coordination avec nos partenaires.**
- **Maintenir la priorité au ciblage/renseignement, en corrélation avec nos moyens d'interception.**

⁵⁰ « Joint InterAgency Task Force-South » - centre américain interarmées et interministériel (Key West en Floride).

⁵¹ « Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics » - centre d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants (Lisbonne).

⁵² Centre de coordination de la lutte anti-drogue en Méditerranée (Nanterre).

Agir contre les trafics d'armes et de biens contribuant à la prolifération



Dans un contexte international sous tension, la dissémination d'armements classiques représente une menace pour la stabilité de certaines régions du globe et, de manière indirecte, pour nos intérêts. En effet, de nombreux réseaux criminels (terroristes, pirates, trafiquants...) profitent de ces instabilités pour s'approvisionner en armes individuelles ou collectives par la voie maritime. Les trafiquants bénéficient ainsi d'un coût de transport faible et d'une grande discrétion en s'insérant dans le flux conteneurisé, en effectuant des transbordements en mer, en détournant les systèmes de positionnement des navires ou en falsifiant le manifeste de chargement. La Méditerranée orientale, la mer Noire, l'océan Indien dont la mer Rouge et la Corne de l'Afrique sont les principales zones concernées. De nombreuses organisations non étatiques d'autres régions utilisent toutefois les mêmes voies d'approvisionnement. Dans cet environnement, la connaissance des trafics illicites est un enjeu majeur et le rôle des services de renseignement est primordial tout comme la coopération internationale sur les volets diplomatique ou douanier. Le rôle de la marine nationale est par ailleurs essentiel dans le contrôle en mer du respect des embargos⁵³ sur les armes, décidés par l'ONU ou l'Union européenne.

Par ailleurs, l'Union européenne et la France ont joué un rôle majeur pour l'adoption du Traité sur le commerce des armes (TCA), entré en vigueur en 2014. Ce traité contribuera au renforcement de la lutte contre les trafics d'armes, notamment par voie maritime, à mesure que les États parties mettront en œuvre les mesures de contrôle du commerce prévues par le traité. Il faudra toutefois du temps avant que les États les plus vulnérables se dotent d'instruments efficaces⁵⁴, mais l'Union européenne et la France se sont engagées dans des actions d'assistance et œuvrent à l'universalisation du traité.

Cette action repose notamment sur l'application de ce traité par les administrations douanières, en charge de la surveillance et du contrôle des marchandises importées, exportées et en transit, en mer (jusqu'à la zone contigüe) ou dans les ports.

Dans ce contexte, l'engagement des acteurs privés est à la fois nécessaire et plein de potentialités. Ainsi, la signature en octobre 2012 par Armateurs de France et le Cluster maritime français (CMF) d'une charte de bonne conduite pour lutter contre les flux illicites d'armes par voie maritime, dans laquelle leurs membres s'engagent à respecter les règles et normes internationales, à mettre en place des mesures de prévention et à renforcer les relations avec les autorités, montre la voie et constitue un modèle à promouvoir.

Cette menace en expansion alimente les conflits régionaux, la criminalité organisée et le terrorisme. C'est en particulier le cas dans les pays de la bande sahélo-saharienne où les trafics d'armes continuent à se développer et à alimenter la violence régionale et la menace pour les forces africaines, françaises et internationales engagées dans les opérations de paix dans la région. Souvent disséminées dans cette région depuis la Libye, ces armes sont à nouveau renvoyées au nord de l'arc de crise et représentent une menace potentielle pour la Méditerranée.

Plus circonscrit dans l'espace, mais potentiellement encore plus menaçant, le trafic de technologies et d'équipements (biens à double usage⁵⁵) contribuant à la prolifération d'armes de destruction massive et de leurs vecteurs⁵⁶ utilise également la voie maritime. Plusieurs pays font ainsi l'objet, du fait de leurs activités proliférantes, de mesures restrictives internationales décidées par le Conseil de sécurité des Nations Unies – la Corée du Nord, l'Iran et la Syrie – qui interdisent tout commerce avec eux dans ces domaines. Les principaux flux proliférants proviennent d'Asie et sont, pour la plupart, à destination du Proche et Moyen-Orient. Une part importante transite donc par la Méditerranée. La France s'investit pleinement dans la lutte contre la prolifération.

La prévention repose principalement sur la connaissance de la menace. Élaborée dans un cadre interministériel national, cette connaissance s'appuie sur les renseignements collectés par nos services spécialisés et enrichis

⁵³ Une vingtaine de pays ou de forces non gouvernementales sont concernés.

⁵⁴ Adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies le 2 avril 2013, il est entré en vigueur le 24 décembre 2014.

⁵⁵ Équipements - y compris technologies, logiciels et savoir-faire immatériel – susceptibles d'avoir une utilisation tant civile que militaire ou pouvant contribuer au développement, au fonctionnement ou à la dissémination d'armes de destruction massive.

⁵⁶ Résolution n° 1540 (2004) du Conseil de sécurité des Nations Unies : armes nucléaires, biologiques ou chimiques, missiles balistiques...

grâce à la collaboration des principaux transitaires maritimes, permettant ainsi à la France de préserver son autonomie d'appréciation et de décision. Les opérations d'entraves de cargaisons sensibles s'effectuent dans le cadre de la *Proliferation Security Initiative*, dispositif international de coopération lancé par les États-Unis en 2003. Ce dispositif est décliné au niveau national dans le Plan « Interception Prolifération », en cours de modernisation. Ce plan interministériel mobilise l'ensemble des administrations, dont celles de la FGC, afin de procéder à l'interception et à la saisie de biens proliférants⁵⁷. La coopération entre les États riverains est par ailleurs recherchée, notamment dans le cadre de « l'Initiative Méditerranée » pilotée conjointement par la France et l'Allemagne.

AXES D'EFFORT :

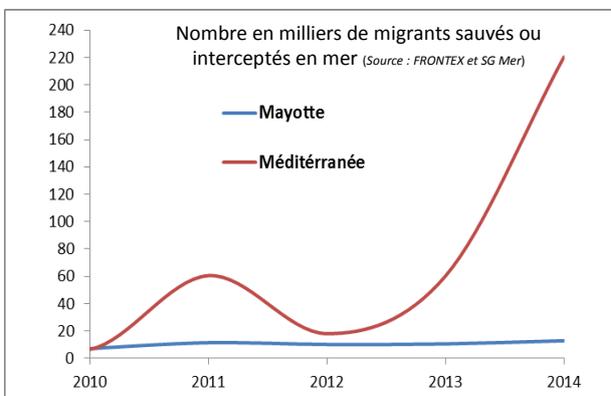
- Développer les actions de coopération avec nos principaux alliés et partenaires européens.
- Favoriser l'universalisation du TCA et aider les pays à le mettre en œuvre, notamment sur les flux maritimes (contrôle du transit et du transbordement).
- Promouvoir les bonnes pratiques avec le secteur privé.

Endiguer la traite des êtres humains et le trafic de migrants



Les conflits et la pauvreté poussent des dizaines de milliers de migrants à tenter de rejoindre l'Europe. Ceux-ci, de provenances diverses, se concentrent principalement dans les pays du sud de la Méditerranée, dans l'attente de la franchir pour rejoindre l'Europe via l'Italie, la Grèce ou l'Espagne. Les réseaux criminels assurant ces traversées changent régulièrement leurs modes opératoires (bateau-mère avec embarcations-filles, navire-cargo abandonné par l'équipage...).

Directement touchée dans le passé⁵⁸, la métropole est toujours indirectement impactée par ces flux massifs⁵⁹. Cependant, nos départements et collectivités d'outre-mer sont parfois une destination de choix pour des migrants cherchant une meilleure situation sécuritaire, sanitaire ou économique. Dans ce contexte migratoire, la mer n'est toutefois qu'une « zone tampon » dans laquelle chacun bénéficie de la liberté de navigation ou du droit de passage inoffensif. Les migrants ne sont, en effet, en situation irrégulière qu'une fois à terre⁶⁰ et seuls les passeurs présumés peuvent être appréhendés en haute-mer⁶¹ en vue d'un traitement judiciaire approprié une fois débarqués.



Ainsi, les moyens de nos administrations basés à Mayotte sont mobilisés quotidiennement pour secourir entre 10 000 et 13 000 migrants et appréhender environ 500 passeurs par an, tandis que 18 000 personnes sont reconduites à la frontière. Les chiffres 2014 et 2015 montrent une tendance stable, étant entendu que 60 % des personnes récupérées sont des récidivistes. Bien que très majoritairement Comoriens, le nombre de migrants originaires d'autres pays croît sensiblement (principalement d'Afrique centrale ou occidentale, mais également du Yémen ou de Syrie). Cette immigration illégale est un facteur de déstabilisation majeur pour l'île où l'on estime que 40 % des 250 000 habitants sont en situation

⁵⁷ En application de nos engagements internationaux, notamment le traité sur la non-prolifération des armes nucléaires (1968) ou les conventions sur l'interdiction des armes biologiques (1972) ou des armes chimiques (1993).

⁵⁸ Échouement de l'*East Sea* en 2001 à Saint Raphaël (910 migrants) ou débarquement sur la plage de Paraguanò (Corse) en 2010 (124 migrants).

⁵⁹ On note toutefois l'apparition d'un trafic transmanche de migrants souhaitant rejoindre les côtes du Royaume-Uni.

⁶⁰ Code sur l'entrée et le séjour des étrangers et du droit d'asile.

⁶¹ Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée dite de Palerme (2000) ou la CNUDM.

irrégulière. Ceci engendre des troubles à l'ordre public importants en raison des faibles perspectives d'accès à l'emploi de ces migrants. La situation guyanaise, dans une échelle moindre, est également préoccupante. Bien qu'aucune étude statistique ne puisse être présentée, l'augmentation continue du nombre de demandeurs d'asile, originaires des Caraïbes, mais également, pour certains, du Moyen-Orient, laisse à penser que plusieurs centaines de migrants arrivent annuellement par la mer en Guyane ou à proximité de ses côtes. Cette immigration, adossée à divers autres trafics illicites ou aux approvisionnements des sites d'orpaillage illégaux, utilise en effet la voie maritime comme une alternative de plus en plus fréquente aux voies terrestres ou fluviales.

En Méditerranée, la situation est extrêmement préoccupante. Le suivi permanent de la situation aux frontières extérieures de l'espace Schengen repose principalement sur l'échange d'informations avec nos partenaires européens (par le réseau européen de surveillance des frontières EUROSUR notamment) sur les évolutions des flux, et ce quelle que soit la nature de la violation de cet espace (contrebande, trafic de stupéfiants, retour de criminels ou de terroristes...). La France soutient par ailleurs des initiatives de coopération bilatérale ou multilatérale avec les États tiers comme le projet européen *Sea Horse Mediterraneo*⁶².

La présence d'un nombre important de candidats potentiels à l'immigration dans le bassin méditerranéen nécessite pour l'État, dans un cadre européen, de rechercher et d'apporter des réponses appropriées aux flux migratoires en mer qui en découlent. Ainsi, en 2014, plus de 220 000 migrants ont été secourus en mer, principalement sur les côtes italiennes ou grecques, soit 3,5 fois plus qu'en 2011, année du « printemps arabe ». En Méditerranée centrale, la plupart des opérations menées sont des opérations de recherche et de sauvetage en mer⁶³, les passeurs mettant délibérément les migrants en situation de détresse. Dans ce cadre, les opérations de secours et d'assistance sont menées dans le respect des droits fondamentaux des personnes.

Pour répondre aux enjeux sécuritaire et humanitaire sous-jacents, des moyens navals et aériens des administrations de la fonction garde-côtes sont associés à un dispositif de surveillance et d'intervention coordonné par l'agence FRONTEX dans le cadre d'opérations maritimes conjointes. Ces mêmes moyens peuvent être aussi mis à disposition d'un centre régional de coordination du sauvetage pour participer à une opération de secours en mer. Ces missions d'ordre humanitaire doivent être accompagnées de politiques de coopération de long terme et des solutions à terre doivent être recherchées en amont afin d'éviter ces situations dramatiques.

AXES D'EFFORT :

- Conforter le dispositif maritime de lutte contre l'immigration clandestine à Mayotte.**
- Renforcer l'échange d'informations sur les navires suspects et l'évolution des filières.**
- Confirmer notre niveau de contribution en moyens aéromaritimes dans les opérations FRONTEX.**
- Maintenir une capacité propre de surveillance et d'intervention, notamment en Méditerranée.**
- Détecter l'émergence de nouvelles routes, notamment outre-mer, pour adapter notre dispositif.**

⁶² Réseau d'échange d'information et programme de formation et d'entraînement des pays tiers du sud de la Méditerranée.

⁶³ Conventions internationales sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et « Search And Rescue », règlement UE n° 656/2014 (règles pour la surveillance des frontières maritimes dans le cadre de la coopération opérationnelle coordonnée par FRONTEX)...

Défendre nos intérêts économiques

La mer est à la fois moteur et vecteur de l'économie mondiale. L'économie française n'échappe pas à cet état de fait. Nous sommes en effet fortement dépendants des échanges par voie maritime. Nos approvisionnements énergétiques, nos échanges commerciaux transitent principalement par la mer tandis que la plupart de nos communications passent par des câbles sous-marins. Ainsi 72 % de nos importations et exportations empruntent ces voies, également indispensables au ravitaillement de nos départements et collectivités d'outre-mer et de nos forces militaires de présence. L'accessibilité des grands axes maritimes est donc stratégique et vitale.

Nos espaces maritimes offrent également de nombreuses ressources, exploitées ou potentielles, véritables atouts pour notre économie, en particulier pour le développement de nos départements et collectivités d'outre-mer. Les mers et océans ont en effet un rôle croissant dans notre « mix » énergétique, notamment avec le développement des énergies marines renouvelables. Dans le même temps, les missions scientifiques menées dans nos eaux offrent une meilleure connaissance de la richesse potentielle de leurs fonds et de leurs sous-sols.

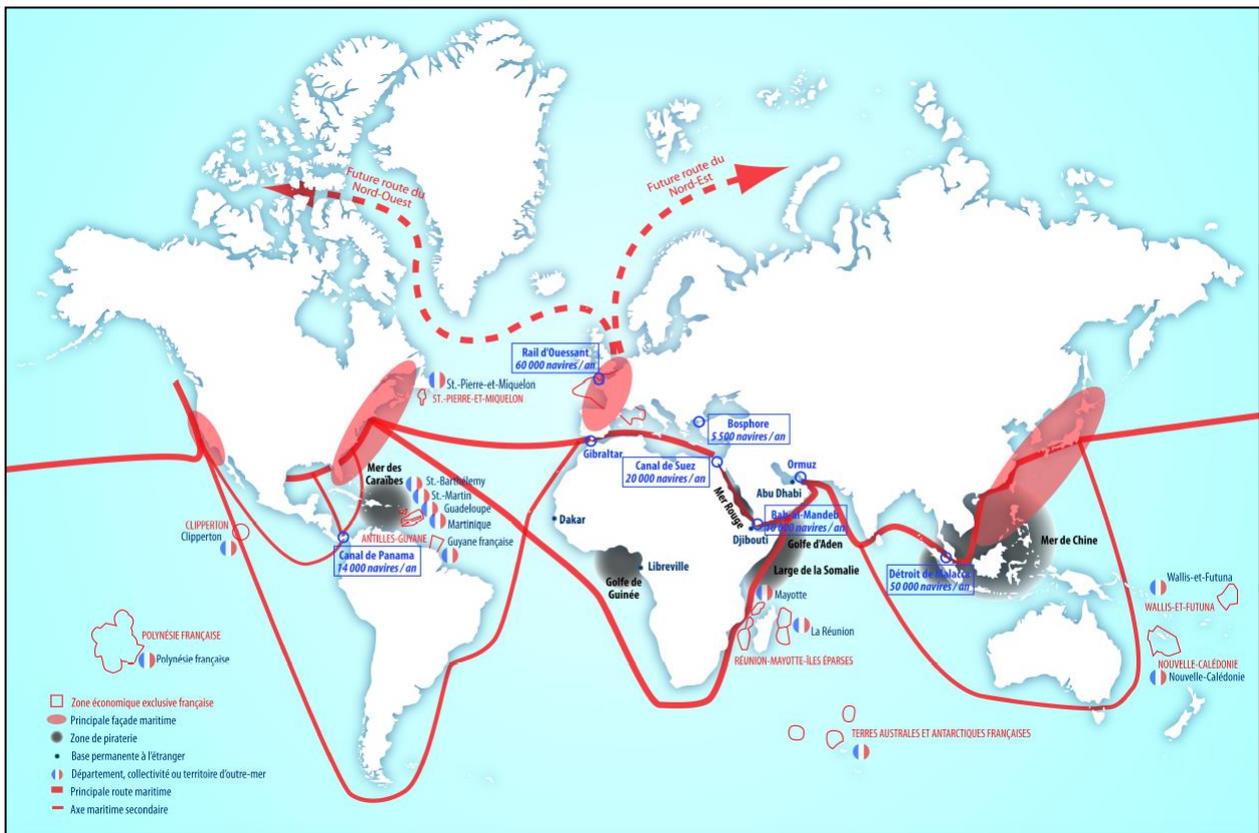
Les changements climatiques, l'impact environnemental des activités humaines et le respect de nos engagements européens nécessitent enfin une approche particulière dans le domaine maritime. L'exploitation des ressources halieutiques doit en effet répondre à nos besoins propres tout en préservant la biodiversité, souvent mise à mal par la pêche illicite. Dans le même temps, l'explosion du transport maritime accroît le risque de pollution ayant un impact direct sur l'environnement, l'économie et la sécurité nationale dans certains cas.

Promouvoir notre développement tout en préservant nos ressources, nos intérêts et l'environnement, tel est l'enjeu de la maritimisation de l'économie.

Garantir nos approvisionnements stratégiques



Sur le plan énergétique, environ 55 % de nos importations en pétrole brut et 25 % pour le gaz naturel sont acheminés par la mer vers nos ports des façades méditerranéenne, atlantique ou de la Manche/mer du Nord. La forte demande asiatique, notamment chinoise et indienne, la situation géopolitique de certains pays exportateurs⁶⁴ et la diminution des réserves dans certaines régions⁶⁵ modifient progressivement la répartition de nos approvisionnements. Ainsi le golfe arabo-persique ne représente plus que 20 % de nos apports pétroliers et 5 % de la couverture de nos besoins en gaz naturel, l'essentiel transitant par gazoduc ou depuis les pays producteurs de l'ensemble de la zone Atlantique, incluant la Méditerranée et la mer Noire. La même zone est privilégiée pour nos importations d'uranium ou de métaux et minéraux stratégiques pour notre industrie provenant principalement du continent américain, de l'Ouest africain, de la mer Noire ou de l'Australie.



Cartographie des principales routes maritimes (source : marine nationale)

En parallèle, le ravitaillement de nos départements et collectivités d'outre-mer de l'arc Antilles-Guyane et du Pacifique s'effectue respectivement par des routes intra-Caraïbes et Atlantique-Caraïbes et par des routes intra-Pacifique. L'approvisionnement de nos forces de présence et de nos autres territoires dépend essentiellement des routes Est-Atlantique longeant l'Afrique ou de celles reliant la Méditerranée à l'océan Indien. Dans le contexte sécuritaire actuel, le dernier axe est de loin le plus sensible (canal de Suez, mer Rouge, détroits de Babel-Mandeb et d'Ormuz) en termes d'accessibilité et n'offre que peu d'alternatives, notamment pour nos forces basées à Djibouti ou aux Émirats arabes unis.

Pour le reste de nos échanges commerciaux, la route reliant la Méditerranée à l'Asie orientale demeure l'axe principal utilisé par le fret conteneurisé (70 % des conteneurs à destination de la France proviennent d'Extrême-Orient). Outre les biens de consommation, ce trafic commercial comprend les pièces détachées et les composants électroniques indispensables aux industries automobile, aéronautique et spatiale notamment. Nos échanges en produits agricoles sont en revanche très largement orientés vers l'ensemble Atlantique, incluant également la Méditerranée et la mer Noire.

⁶⁴ Russie, Iran, Irak, Yémen, Libye, Égypte...

⁶⁵ Notamment en mer du Nord.

À court terme, la cartographie des grands axes maritimes ne devrait pas être bouleversée. En effet, l'élargissement du canal de Suez n'aura que peu d'impact et l'usage des routes arctiques pour le commerce intercontinental reste encore une perspective lointaine compte tenu des difficultés et des risques pour une exploitation fiable et durable (100 navires par an contre 100 000 par le détroit du pas de Calais, premier détroit international). Si de nombreux points de passage stratégiques jalonnent les routes existantes (canaux de Panama et de Suez, détroits de Gibraltar, du Bosphore et des Dardanelles, d'Ormuz, de Taiwan...), les détroits de Malacca et de Bab-el-Mandeb jouent un rôle déterminant. La route Malacca-Suez demeure majeure pour les échanges conteneurisés avec l'Asie orientale tandis que les axes reliant les golfes de Guinée et arabo-persique restent stratégiques sur le plan énergétique. La Méditerranée concentre en outre l'essentiel de ces flux.

À moyen terme, l'importance stratégique relative des routes orientales pour nos approvisionnements énergétiques pourrait évoluer compte tenu de la baisse des besoins en pétrole brut au profit des produits raffinés et l'augmentation des besoins en gaz naturel⁶⁶. Ces évolutions laissent présager une prédominance à venir des routes énergétiques de l'Atlantique notamment avec les perspectives d'importation de pétrole brut d'Amérique du Sud ou de pétrole et de gaz ainsi que de produits raffinés d'Amérique du Nord.

En parallèle, malgré le développement des échanges commerciaux avec l'Afrique de l'Ouest et l'Amérique du Sud, la route Suez-Malacca demeure indispensable pour nos échanges commerciaux. Toutefois, si le nouveau canal de Panama ne modifiera pas véritablement la hiérarchisation des flux, il n'en sera peut-être pas de même pour le projet du canal du Nicaragua, s'il se concrétise dans la prochaine décennie⁶⁷.

AXES D'EFFORT :

- Analyser, avec les acteurs privés, les évolutions des flux stratégiques.

- Adapter notre dispositif à toute nouvelle menace sur les routes existantes ou futures.

Protéger nos infrastructures énergétiques et de communication



La France dispose pour l'heure de peu d'infrastructures énergétiques en mer. En effet, si plusieurs câbles sous-marins assurent la distribution nationale ou l'exportation d'électricité⁶⁸, on ne dénombre qu'un seul gazoduc⁶⁹, mais aucun oléoduc ni aucune plate-forme pétrolière fixe, flottante ou mobile. Toutefois, dans le cadre de la transition énergétique, la France a fait le choix de développer les énergies marines renouvelables avec le développement des énergies éolienne ou hydrolienne en métropole mais également l'exploitation du potentiel énergétique des eaux chaudes de nos territoires ultramarins. Si la sûreté de ces infrastructures repose principalement sur les opérateurs, les représentants de l'État en mer⁷⁰ régulent toutefois les activités s'exerçant à proximité pour conforter les objectifs de sûreté et de sécurité. Au-delà de leur propre sûreté, ces installations doivent répondre aux exigences plus larges de la sécurité nationale. À cet effet, la planification spatiale marine, la stratégie nationale mer et littoral et les stratégies de façade ou de bassin doivent être élaborées en concertation pour garantir notre capacité à assurer notre défense et notre sécurité, la liberté de la navigation et la protection de nos intérêts. Cette coordination étroite est assurée, dans notre mer territoriale comme en ZEE, par les représentants de l'État en mer qui assurent la cohérence des activités pratiquées en mer.

Par ailleurs, 95 % des communications mondiales passent par des câbles posés au fond des océans (connexions Internet, téléphonie, flux financiers...). Ces câbles sous-marins relient désormais tous les continents et permettent l'accès à internet à haut débit au profit de régions jusqu'alors peu connectées comme en Afrique. Ils représentent un enjeu majeur tant pour une économie mondialisée que pour notre sécurité nationale. Leur maintien en condition est donc primordial.

⁶⁶ Par exemple, pour l'utilisation du gaz dans les transports terrestres (projet *Blue Corridor* de l'UE). La révision de la loi n° 92-1443 du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier prend en compte cette nouvelle donne énergétique.

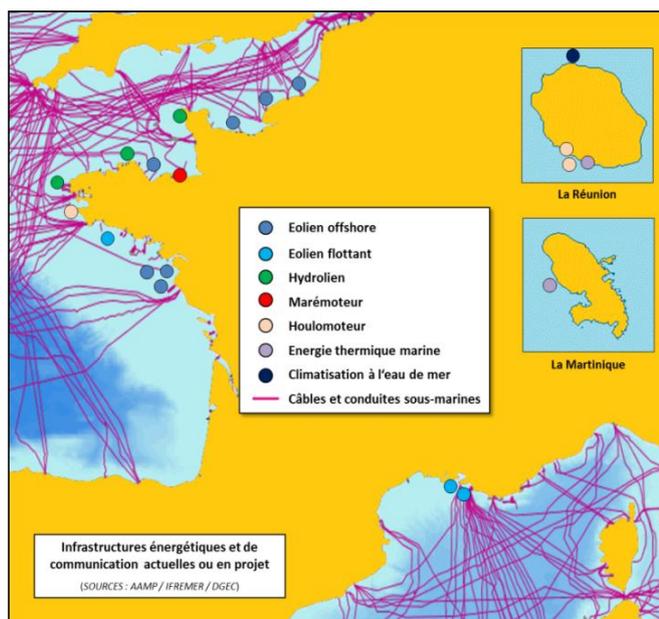
⁶⁷ La route Pacifique est plus longue (6 à 8 jours supplémentaires), mais évite les zones à risques actuelles.

⁶⁸ Actuellement un câble dessert le Royaume-Uni ; un deuxième est en projet.

⁶⁹ FRANPIPE de Dunkerque à la Mer du Nord.

⁷⁰ Préfet maritime en métropole, délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer outre-mer.

Le niveau de menace pesant sur les infrastructures énergétiques est considéré comme faible à ce stade. En revanche, si les risques principaux concernant les câbles sous-marins sont les dégradations lors des mouillages ou des opérations de chalutage à proximité de nos côtes, des atteintes volontaires directes sur ces infrastructures ne peuvent être exclues. L'évolution des menaces « cyber » nécessite d'accroître la vigilance pour la protection de nos réseaux de communication, notamment sur les infrastructures physiques de transfert des données. À cet égard, le risque d'interception ou de dégradation d'un câble sous-marin dans certains secteurs par des États malveillants ou des groupes terroristes doit être pris en compte lors de la définition de son tracé et de son installation.



AXES D'EFFORT :

- **Intégrer pleinement les enjeux de sécurité nationale à la planification spatiale marine.**
- **Prendre en compte les risques en matière de sûreté dans le développement des nouvelles infrastructures énergétiques.**
- **Évaluer régulièrement la vulnérabilité et la résilience de nos infrastructures de communication.**

Préserver l'environnement et nos ressources



La France a fait le choix de promouvoir un développement durable. Dans ce contexte, les enjeux économiques et environnementaux sont intimement liés. À cet égard, les principaux risques et menaces susceptibles d'affecter notre économie et notre environnement sont les pollutions maritimes de toutes natures, l'exploitation illicite et non déclarée de nos ressources halieutiques et l'appropriation des richesses du fond ou du sous-sol de notre domaine maritime. Leurs impacts potentiels sont d'autant plus significatifs dans nos

aires marines protégées.

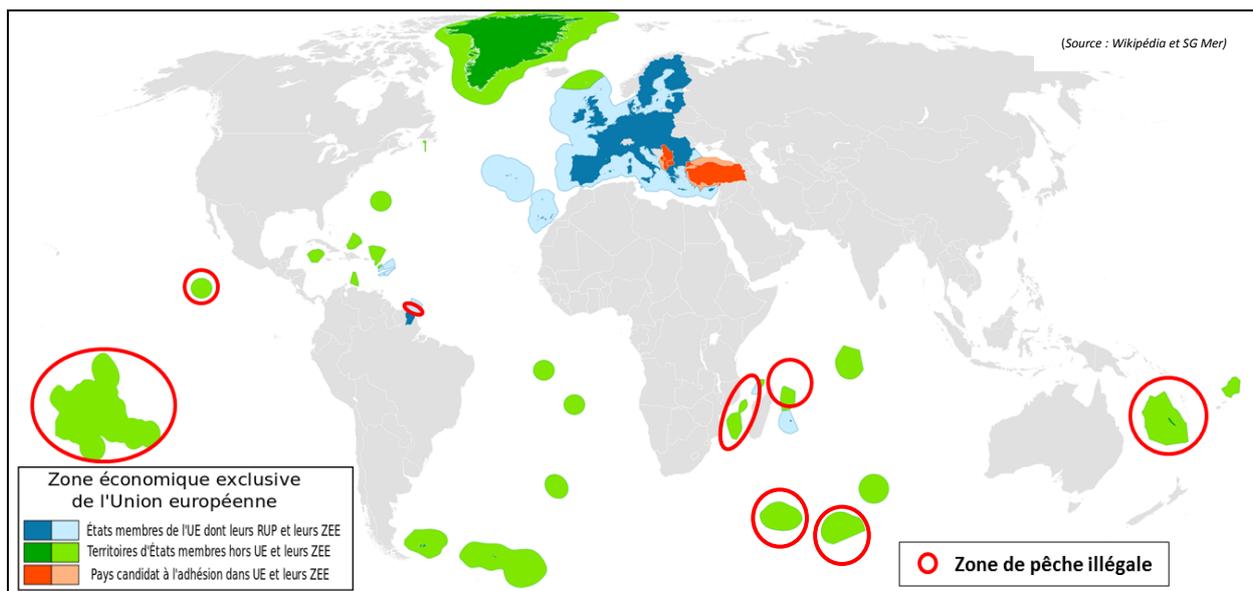
La métropole et les départements et collectivités d'outre-mer ont été victimes de nombreuses pollutions maritimes au cours des cinquante dernières années⁷¹. Si les pollutions dues à des pétroliers restent gravées dans les mémoires, d'autres types de pollutions aux particules fines et microscopiques comme l'acrylique, le polyéthylène, le polypropylène représentent également un risque majeur. La perte de conteneurs en mer constitue autant un danger pour la sécurité de la navigation qu'une source potentielle de pollution du milieu. Au-delà de l'impact immédiat sur l'environnement et la navigation, ces pollutions, volontaires ou non, peuvent avoir des conséquences, directes ou indirectes, sur l'économie (activités portuaires, pêche, aquaculture, tourisme...), sur la sécurité nationale (liberté d'action de nos moyens, dont ceux relevant de la dissuasion, obstruction des captages des centrales nucléaires...) et bien évidemment sur la santé publique tant par contact direct avec les polluants que dans le cadre de la sécurité alimentaire. Une large part de la prévention des pollutions repose sur la sécurité maritime⁷² qui a contribué à la baisse du nombre de collision et d'événements de mer. Les moyens aéromaritimes de la FGC, dont les avions POLMAR des douanes, complètent le dispositif de

⁷¹ Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Konemu (N.-Calédonie), Erika, Dolly (Martinique), Iveoli Sun, Prestige, Adamandas (Réunion)...

⁷² Contrôles de la conformité des navires aux normes exigées, suivi et régulation du trafic maritime opérés par les CROSS grâce aux outils TRAFIC 2000 et *safeSeaNet*, affrètement de remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage...

surveillance en patrouillant quotidiennement pour repérer d'éventuelles pollutions et les navires qui en sont à l'origine. Des moyens satellitaires comme le système européen *CleanSeaNet* de l'agence européenne de sécurité maritime viennent appuyer ce dispositif. La baisse significative du nombre de pollutions enregistrées à proximité des côtes françaises⁷³, qui marque le succès du dispositif mis en place, est également due à la répression assurée par les juridictions spécialisées de métropole et d'outre-mer et au montant dissuasif des amendes infligées aux armateurs des navires pollueurs dérottés. Enfin, la lutte contre les pollutions repose sur l'emploi de moyens de dispersion ou de récupération, nationaux ou européens, adaptés à la nature et à la quantité de polluants et déployés dans le cadre du plan POLMAR MER en coordination avec son pendant terrestre.

L'exploitation raisonnée des ressources vivantes de la mer est également un enjeu majeur de la préservation de la biodiversité et du maintien d'un pan de notre activité économique. Les eaux françaises, notamment outre-mer, sont riches en espèces halieutiques et font l'objet de convoitise. La politique commune des pêches européenne fixe les règles de gestion des flottes de pêche et de préservation des stocks de poissons pour l'ensemble des eaux communautaires incluant la métropole et les départements outre-mer mais également dans les eaux des États avec lesquels elle a signé des accords. L'ensemble des moyens des administrations de la FGC participe aux missions de surveillance et de police des pêches dans le cadre de l'action de l'État en mer pour faire appliquer les directives de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture. Il s'agit notamment de préserver les espèces surexploitées en coopération avec des instances internationales et les États riverains et protéger nos espaces du pillage de nos ressources par les « navires voyous » tout en défendant le développement l'activité de pêche locale, notamment outre-mer, dans les organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP).

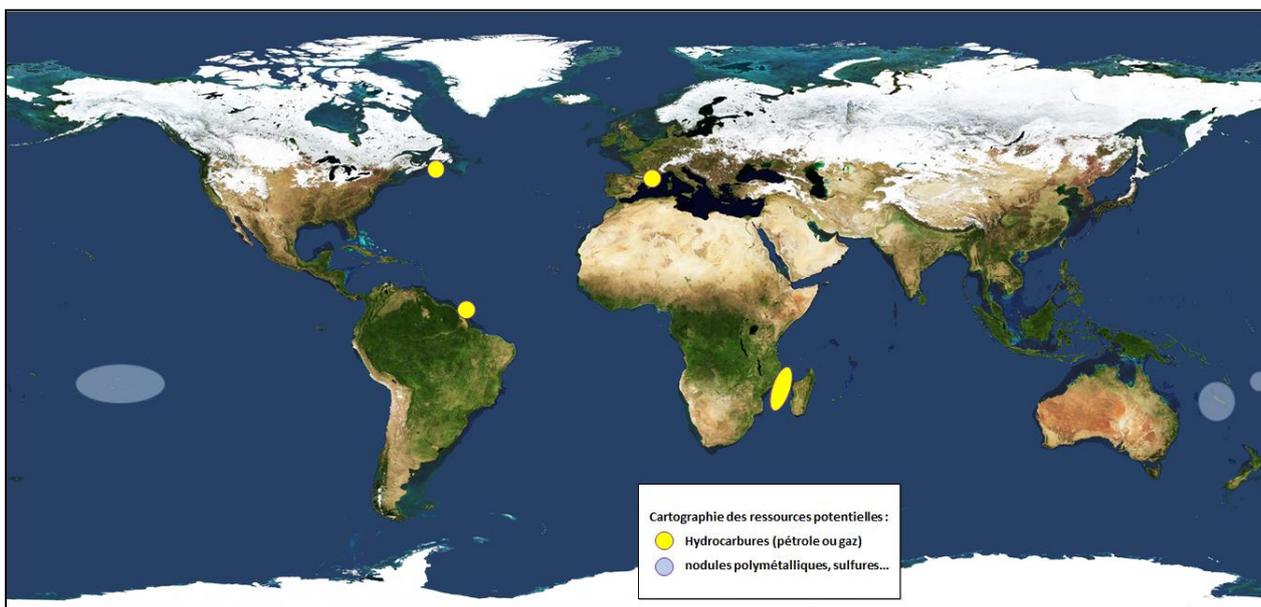


Ainsi, en Guyane, malgré la coopération croissante des autorités surinamaises et brésiliennes, 20 à 30 pêcheurs illégaux opèrent quotidiennement dans nos eaux. En 2014, 65 navires de pêche ont été arraisonnés et 47 tonnes de poissons saisies dans cette zone. Le niveau de violence de certains pêcheurs nécessite la programmation régulière d'opérations de police des pêches, dans un cadre interministériel. Dans le Pacifique, malgré la délivrance de licences gratuites à des pêcheurs mexicains, la pêche illégale persiste aux abords de Clipperton et des pêcheurs asiatiques opèrent à la limite de la ZEE de Polynésie française. Dans le canal du Mozambique, on constate une recrudescence de cette activité illicite tandis que dans les terres australes, le pillage de la légine semble jugulé, notamment grâce à la coopération franco-australienne, l'utilisation de moyens de surveillance satellitaire et le caractère dissuasif des patrouilles ou des sanctions.

Enfin, les ressources énergétiques et minérales de la mer représentent un enjeu d'avenir majeur, notamment pour nos territoires ultramarins riches en potentialité (prospections pétrolières en Guyane et à Saint-Pierre-et-Miquelon, enjeux gaziers autour des îles Éparses...). En l'état actuel des connaissances acquises sur le recensement des ressources énergétiques et minérales présentes au large de l'hexagone et des départements et collectivités d'outre-mer, et en l'absence de résultats probants, la préservation de nos intérêts économiques

⁷³ Cette tendance se confirme sur l'ensemble du globe : l'*International Tanker Owners Pollution Federation* recense 35 déversements de plus de 7 tonnes de pétrole entre 2010 et 2014 (26 000 tonnes au total) contre 358 pour les années 90 (1 133 000 tonnes).

repose principalement, pour l'heure, sur la définition des zones sous juridiction française et leur reconnaissance par la communauté internationale ainsi que la poursuite des campagnes d'acquisition de données. Il convient par ailleurs d'envisager une montée en puissance progressive du contrôle des activités au fur et à mesure de l'acquisition de nouvelles connaissances dans ces espaces (acquisition de données, mise en évidence de ressources, démonstration du caractère exploitable, démarrage de la production). Par conséquent, notre capacité à affirmer notre souveraineté dans les espaces maritimes français est primordiale (patrouilles régulières, octroi de droits économiques...).



Cartographie des ressources potentielles dans les eaux sous juridiction française

L'accroissement prévisible du trafic maritime serait de nature à augmenter le risque de pollution dans les années à venir, notamment en Manche-mer du Nord qui dessert les ports du nord de l'Europe. Cependant, l'ensemble des mesures de prévention et de répression prises au niveau national ou européen permet de limiter ce risque. En revanche, les évolutions climatiques et la course aux ressources, notamment alimentaires, permettent d'affirmer que le pillage des ressources halieutiques est un des grands défis auquel nous aurons à faire face dans la prochaine décennie. En outre, l'attribution potentielle de permis d'exploration dans des espaces français contestés par des États côtiers riverains pourrait faire renaître certaines revendications, comme dans le sud de l'océan Indien.

AXES D'EFFORT :

- Favoriser la mise en place d'accords de coopération avec les États voisins sur ces problématiques et renforcer les accords existants.
- Conforter le cadre réglementaire de la recherche scientifique marine.
- Renforcer notre action dans les zones les plus sensibles aux diverses prédatations.
- renforcer la présence française dans les ORGP extra-européennes.

Anticiper les effets des changements climatiques et leurs impacts sur la sûreté maritime.



Le 5ème rapport du Groupe d'experts internationaux sur l'évolution du climat (GIEC), publié en 2013-14, confirme que l'élévation des températures constatée depuis le siècle dernier est due à l'accumulation de gaz à effet de serre d'origine anthropique. Il conclut que la température moyenne de la surface du globe a augmenté de 0,85 °C de 1880 à 2012 et que la hausse du niveau moyen des océans s'accélère : 1,7 mm par an entre 1901 et 2010, 2 mm par an entre 1971 et 2010 et 3,2 mm par an entre 1993 et 2010.

Ces changements climatiques se traduisent par des phénomènes physiques et environnementaux d'importance variable selon les régions : sécheresse, multiplication et intensité croissante des événements climatiques extrêmes (tempêtes, cyclones...), augmentation du niveau des océans et érosion accélérée des littoraux, évolution des zones halieutiques, déplacement d'espèces animales susceptibles d'emporter des conséquences sanitaires. En conséquence, la communauté internationale s'est déjà engagée à agir contre les effets du changement climatique et s'est accordée sur un objectif de limitation de la hausse moyenne de la température d'ici 2100, mais de nombreux efforts restent à faire. C'est dans cette optique que se tiennent les conférences des parties de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP) et des parties au protocole de Kyoto (CMP) comme celle réunie à Paris en novembre-décembre 2015 (COP21/CMP11).

Les effets des changements climatiques sont, en effet, porteurs de risques pour la sécurité des populations et des infrastructures, susceptibles d'affecter la métropole et nos départements et collectivités d'outre-mer mais aussi de nombreux États fragiles dont les capacités d'adaptation et de résistance sont limitées. Ainsi, la sûreté maritime et l'action de l'État en mer seront directement affectées par les changements climatiques, et notamment par l'augmentation du nombre et de l'intensité des événements climatiques extrêmes qui iront de pair avec une augmentation du nombre des opérations de secours et d'assistance humanitaire, notamment au profit des États voisins à l'égard desquels nous avons un devoir de solidarité.

Une pression croissante sur les ressources en mer pourra également être source de conflits, notamment en raison du déplacement des ressources halieutiques et, partant, des activités de pêche illicite. L'ouverture de nouvelles voies de navigation, en particulier les routes arctiques, et l'augmentation du trafic maritime dans des zones très éloignées des moyens de secours devraient aussi peser sur la sécurité de la navigation et les moyens à disposition. Enfin, les effets des changements climatiques sont susceptibles de faire peser des menaces de famine ou de submersion d'États insulaires et de littoraux vulnérables et d'entraîner des migrations de populations, en particulier par voie maritime, vers des pays plus sûrs.

AXES D'EFFORT :

- Engager au niveau interministériel une analyse de risques sur les conséquences des changements climatiques pour l'action de l'État en mer.**
- Améliorer la capacité d'appréciation des situations maritimes d'urgence (cyclone, raz de marée...) en renforçant les dispositifs de surveillance dans certaines zones maritimes, particulièrement dans les départements et collectivités d'outre-mer, en partageant les informations entre administrations et dans le cadre de coopérations internationales ;**
- Appuyer l'entrée en vigueur en 2017 et la mise en œuvre du Code polaire qui concerne tous les domaines d'exploitation des navires dans des zones où le trafic maritime devient possible du fait du réchauffement climatique et participer à la promotion d'une organisation raisonnée de la navigation dans ces zones extrêmes.**
- Dans les zones identifiées à risques, maintenir un maillage cohérent de moyens nautiques et aériens, réactifs et polyvalents, aptes à porter assistance aux populations.**

Promouvoir un domaine maritime international sûr

Reposant sur des pratiques internationales coutumières, le droit de la mer a progressivement été normalisé, principalement à travers la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM). En dépit de l'adoption de cette convention en 1982, ratifiée par 85 % des États, des revendications territoriales ou des interprétations des droits et devoirs des États ou des navires battant leur pavillon sont susceptibles de mettre en cause ses principes et affecter ainsi notre liberté d'action, notre sécurité et nos intérêts.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer constitue en effet le cadre normatif accepté par une très large majorité d'États, qui garantit au mieux, dans un compromis entre les parties, les principes de liberté des mers et les droits et intérêts des États côtiers et du pavillon. Elle introduit également des notions telles que celle de patrimoine commun de l'humanité pour l'exploitation des ressources minérales du sous-sol situées en haute mer qui permet un partage des bénéfices de leur exploitation au profit des États en développement ou des États enclavés. Ce cadre commun, fondé sur l'utilisation pacifique des océans et la protection de l'environnement marin, doit être préservé contre les tentations de certains États de se libérer de leurs engagements ou d'interpréter le droit de façon abusive.

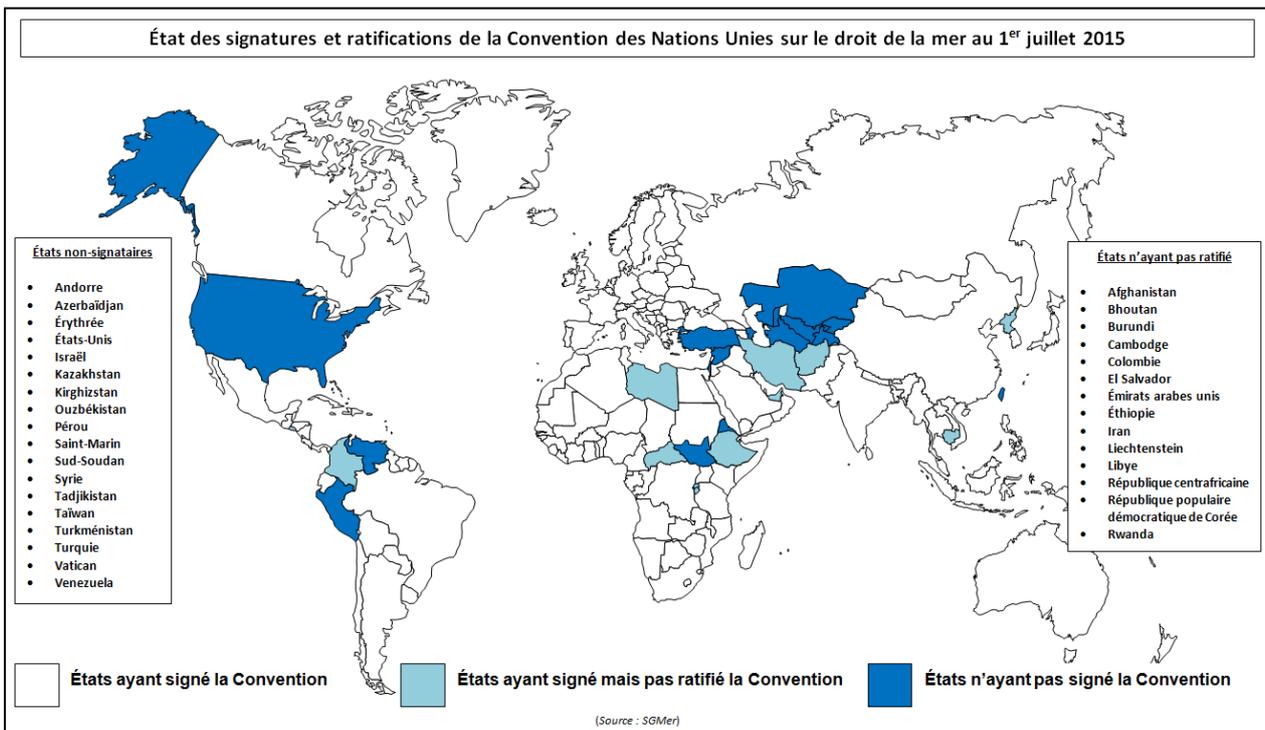
Forte de son expérience dans le domaine de l'action de l'État en mer et de son influence dans plusieurs régions du globe, la France fait entendre ses positions sur les sujets de gouvernance des espaces maritimes, tant dans les organisations internationales ou régionales que dans les zones stratégiques pour la préservation de ses intérêts et ceux de ses partenaires. La France est également favorable au développement de coopérations, à tous les niveaux, avec ses alliés et partenaires européens, ainsi qu'avec les États tiers partageant les mêmes préoccupations dans le domaine maritime.

Contribuer au respect du droit de la mer



La sécurité des espaces maritimes est en premier lieu conditionnée par le respect des normes juridiques qui y sont applicables. L'instrument principal dans ce cadre, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), établit les règles s'imposant aux États côtiers, aux États sans littoraux et aux États de pavillon. 166 États ainsi que l'Union européenne sont parties à cette Convention⁷⁴. D'autres en appliquent et en défendent les principes sans l'avoir ratifiée. Les règles déjà évoquées

concernant les espaces maritimes, ainsi que les droits et devoirs des États, font parfois l'objet de revendications ou de réserves qui diffèrent de l'interprétation usuellement reconnue de la Convention. Ainsi, certains États tentent notamment de limiter les effets du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale ou la liberté de navigation dans la ZEE tandis que d'autres revendiquent des « eaux historiques », notion absente de la CNUDM. Soucieuse de défendre la lettre, mais aussi l'esprit de la Convention, la France exerce une veille sur ces initiatives tendant à ignorer les exigences de la Convention ou à les restreindre, et continuera à exprimer son attachement aux principes de la Convention et à manifester son opposition à ces actions autant que nécessaire, par la voie diplomatique ou par le passage régulier de ses moyens aéromaritimes dans ces eaux, tout en poursuivant son dialogue avec les parties concernées afin de rapprocher les points de vue.



La Convention consacre par ailleurs la liberté de la haute-mer en y associant des dispositions relatives aux principales infractions pouvant s'y commettre et fixe le cadre dans lequel s'exerce la lutte des États contre ce type de criminalité. Cette Convention est complétée par d'autres traités, en particulier la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et ses protocoles (« convention SUA »), la convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (« convention de Vienne de 1988 »), et les protocoles additionnels à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée relative à la traite des personnes et au trafic des migrants (« protocoles de Palerme »). Conformément à ses engagements dans ces domaines, la France entend maintenir ses actions contre les divers trafics. À cet égard, elle souligne les responsabilités de l'État du pavillon en la matière, mais également ses droits. La montée à bord d'un

⁷⁴ L'état des signatures, adhésions et ratifications par les États de la CNUDM figure sur le site des Nations Unies : https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtsg3&lang=fr%20

navire ne peut en conséquence être envisagée qu'en application des règles de droit ou de l'accord de l'État du pavillon.

Dans un contexte où l'accès aux ressources devient un enjeu majeur, la France demeure attentive aux positions adoptées sur la Convention par l'ensemble des États côtiers ou des États du pavillon ainsi qu'aux évolutions futures envisageables notamment en matière de gouvernance de la haute mer et ses impacts éventuels sur la sûreté des espaces maritimes. Elle défend notamment la liberté de navigation et de survol dans les eaux internationales, le droit de passage inoffensif, de transit et de passage dans les eaux archipélagiques ; elle s'oppose ainsi à toute tentative d'usage de la force ou action coercitive en vue de régler un différend territorial. Elle encourage les parties à un différend territorial à chercher à le résoudre de façon pacifique et dans le respect du droit international. La déclaration des ministres des Affaires étrangères du G7 sur la sécurité maritime à Lübeck (15 avril 2015) réaffirme les positions traditionnelles de la France dans ce domaine.

AXES D'EFFORT :

- Affirmer notre attachement aux grands principes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

- Continuer à promouvoir sa bonne application, ainsi que celles des instruments internationaux permettant de lutter contre les crimes commis en mer.

- Encourager la conclusion d'accords régionaux ou bilatéraux d'application des conventions, afin de faciliter leur application ou de leur donner plus d'effets.

Promouvoir l'action et l'influence de la France auprès de nos partenaires



En raison de l'immensité des espaces maritimes placés sous notre juridiction, de nos responsabilités internationales et des missions de soutien et d'assistance que la France assume au bénéfice d'États qui ne disposent pas des moyens suffisants pour contrôler pleinement leurs espaces maritimes, nos moyens de contrôle maritime sont, dans certains cas, juste suffisants, alors que les risques et menaces vont croissant. Dans ce contexte de fortes contraintes sur les moyens, les voies de progrès

consistent notamment à renforcer les complémentarités et les synergies interministérielles, à se doter d'équipements et de technologies permettant de gagner en efficacité et à développer la coopération internationale, au niveau bilatéral ou multilatéral. Pour faire face aux risques et menaces maritimes, la France privilégie une approche globale, coopérative, intersectorielle s'appuyant sur le principe posé par la Charte des Nations Unies du règlement pacifique des différends dans le respect du droit international.

Pour agir en ce sens, il convient de développer l'action et l'influence de la France au sein des organes des Nations Unies et des organisations internationales spécialisées qui lui sont rattachées, en particulier le Conseil de sécurité, l'Assemblée générale, la Commission des Limites du Plateau Continental, l'Organisation maritime internationale et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. La France inscrit également pleinement son action dans le cadre de l'Union européenne, tant sur le plan politique ou institutionnel qu'opérationnel. Nous faisons en outre valoir nos positions dans ces domaines au sein de l'UE, de l'OTAN et des organisations régionales dont nous sommes membres (Commission de l'Océan Indien ou Communauté du Pacifique) ainsi que dans les nombreuses organisations régionales de gestion de la pêche pour garantir les intérêts des armements français, notamment ultramarins. Enfin, nous promovons nos positions et nos intérêts au sein d'instances multilatérales ad hoc tels les divers fora de garde-côtes ou le Groupe des Amis du golfe de Guinée, dans le cadre du G7. Dans ces enceintes, la France doit continuer à jouer un rôle moteur en étant force de proposition en matière d'amélioration de la gouvernance des espaces maritimes.

Par ailleurs, la France soutient le développement des bonnes pratiques et les initiatives des pays tiers, particulièrement dans les zones où la gouvernance des espaces maritimes est traditionnellement faible alors que les risques et menaces maritimes sont élevés. Aussi, la France a-t-elle notamment mis en œuvre une politique de soutien à la réforme des outils de contrôle, dans chacune des régions les plus affectées par l'insécurité maritime. Elle continue à soutenir ces efforts au sein des enceintes et groupes régionaux idoines (Comité de pilotage du Code de conduite de Djibouti, Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes ou mission européenne EUCAP NESTOR notamment) et demeure particulièrement attentive à ce que soient promus et respectés des instruments juridiques permettant une répression effective des infractions.

Dans les zones d'intérêt stratégique qu'elle identifie, avec l'Union européenne, la France poursuit son engagement afin de faire bénéficier les États qui sont engagés dans la lutte contre l'insécurité maritime de son expérience et savoir-faire interministériel et de son expertise maritime. Cet engagement se poursuit en particulier dans le golfe de Guinée, comme en témoigne le projet d'appui à la réforme du secteur de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée (ASECMAR) mené au profit de 17 pays par la direction de la coopération de sécurité et de défense du ministère des Affaires étrangères et du Développement international. Se déclinant en trois composantes, ce projet propose aux États une meilleure application de leur souveraineté dans leurs espaces maritimes à travers la protection des ressources halieutiques et de la biodiversité et a permis, à ce jour, à quatre États de se doter d'une législation et d'une administration interministérielle maritimes (Bénin, Togo, Côte d'Ivoire et Guinée Conakry).

AXES D'EFFORT :

- Favoriser le détachement d'experts maritimes au sein des organisations, institutions et fora internationaux, européens ou régionaux et dans les États d'intérêt prioritaire.**
- Sensibiliser le réseau diplomatique et consulaire aux enjeux maritimes.**
- Appuyer le développement de la gouvernance maritime, dans les zones d'intérêt stratégiques.**
- Promouvoir l'adoption de cadres législatifs permettant une répression effective des infractions commises en mer.**

Renforcer les coopérations maritimes avec les États tiers



Dans le contexte sécuritaire et capacitaire actuel, les actions de coopération menées par la France avec les États tiers sont essentielles à la préservation de nos intérêts et de la sécurité internationale. Naturellement, les actions conjointes entreprises avec les membres de l'Alliance ou nos partenaires de l'Union européenne sont riches et diversifiées dans le domaine de la sûreté et de la sécurité maritimes. À cet égard, la France s'attache particulièrement à s'engager dans celles découlant de la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne. Dans ce cadre, la France fait du partage de l'information d'intérêt maritime un domaine d'intérêt et d'action particulier. Ainsi, elle veille à ce que le dispositif de partage renforcé de l'information, inscrit dans le plan d'action de la SSMUE, puisse être mis en œuvre afin de contribuer au renforcement de la coordination entre partenaires européens, puis avec des États tiers. À cet égard, la France veille à améliorer la coordination, la complémentarité et la cohérence entre l'OTAN et l'UE, dans le contexte de la mise en œuvre respective de la Stratégie maritime de l'Alliance et de la SSMUE, en respectant les compétences de chacune de ces organisations.

Au-delà de ces deux cadres institutionnels, la France développe ses actions avec d'autres États ou d'autres organisations internationales ou régionales. Elle privilégie le renforcement des coopérations opérationnelles, à l'instar de ce qu'elle pratique dans le golfe de Guinée, notamment via la mission

Corymbe et les exercices NEMO, et des actions de formation⁷⁵. La France poursuit également une coopération structurelle au profit des États riverains, soutenant notamment la montée en puissance du « Collège de l'Action de l'État en mer », situé en République de Côte d'Ivoire et baptisé « Institut de Sécurité Maritime Interrégional » (ISMI). Cet Institut aura pour objectif de former les cadres moyens et supérieurs de l'ensemble des institutions publiques et des entreprises privées œuvrant de près ou de loin dans le secteur maritime. La France, demeurant attentive à une appropriation par les acteurs locaux de leurs enjeux de sécurité maritime, soutient également les initiatives lancées par les États tiers dans le cadre de programmes de renforcement de leurs capacités (EU CRIMGO dans le golfe de Guinée, mais aussi MASE et CRIMARIO en océan Indien, en soutien à la mise en œuvre du Code de conduite de Djibouti...). La synergie entre ces différents modes de coopération permet de faire connaître et promouvoir le modèle français de coopération interministérielle dans le cadre de l'action de l'État en mer, de façon pragmatique et adaptée aux besoins et aux capacités de nos partenaires.

Dans des régions où les États disposent non seulement de moyens d'affirmer leur souveraineté sur les espaces maritimes, mais se sont également dotés de structures régionales de coopération pour mieux lutter contre les risques et menaces, la France entend pouvoir y contribuer, à la mesure de ses intérêts et de ses moyens. En Asie du Sud-Est par exemple, où nous avons déjà un officier de liaison au Centre de Fusion de l'Information de Singapour, la France étudie les conditions de sa participation aux activités conduites dans le cadre de l'accord de coopération régionale sur la lutte contre le brigandage maritime et la piraterie en Asie (ReCAAP) afin de contribuer à la lutte contre la piraterie et le brigandage maritime dans la région. Dans les Caraïbes, la France soutient et participe aux initiatives en matière d'échange de renseignement et d'information d'intérêt maritime, sur le modèle de la coopération française avec la JIATF-S. Le renforcement des liens et des échanges entre les réseaux des attachés de défense, des attachés douaniers et des attachés de sécurité intérieure qui participent directement à ce type de coopération doit être également recherché afin de mieux contribuer aux échanges d'informations d'intérêt maritime entre pays partenaires. En dernier lieu, les coopérations opérationnelles bilatérales ou multilatérales, notamment dans les espaces où les moyens français pourraient ne pas suffire, sont recherchées. L'accord entre la France et l'Australie dans le sud de l'océan Indien pour lutter contre la pêche illégale ou les opérations ponctuelles de lutte contre les narcotrafics en Méditerranée ou dans les Caraïbes sont des exemples que la France souhaite multiplier.

AXES D'EFFORT :

- Concentrer nos efforts sur les départements et collectivités d'outre-mer pour favoriser la signature d'accords techniques bilatéraux en matière d'action de l'État en mer.**
- Promouvoir les coopérations opérationnelles avec les États dans les zones où nous partageons des intérêts communs.**
- Etudier la possibilité de disposer d'officiers de liaison au sein des administrations garde-côtes de nos principaux partenaires.**

⁷⁵ Depuis 1990, près de 25 000 marins africains ont bénéficié d'actions de formation.

Préparer l'avenir

La présente stratégie expose les risques et menaces maritimes, hiérarchise nos priorités et précise les axes d'effort afin de renforcer la sécurité de la France, la protection et le développement de ses intérêts.

Six axes de progrès ont été identifiés, qui visent à améliorer la gouvernance interministérielle de l'action de l'État en mer, à compléter notre corpus juridique, à développer de nouveaux outils technologiques, à renforcer notre connaissance de la situation maritime dans toutes les zones du globe où nos intérêts sont en jeu et à développer les synergies tant avec les acteurs privés qu'avec les partenaires internationaux.

Compléter notre corpus juridique

Clarifier notre cadre législatif et réglementaire

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 doit faire l'objet d'une mise en œuvre effective dans notre droit interne pour toutes ses dispositions pertinentes. Ainsi, un programme national est engagé pour préciser les délimitations de nos espaces maritimes là où elles ne sont pas achevées en s'appuyant sur l'expertise du SHOM. Outre la connaissance précise des limites géographiques de chacun des espaces considérés, ces travaux confortent notre position en la matière vis-à-vis de la communauté internationale. En parallèle, une ordonnance relative aux espaces maritimes est en cours d'élaboration. Ce texte pose le cadre général nécessaire à la définition et à l'utilisation de nos espaces maritimes en regroupant et en organisant de manière homogène la déclinaison des espaces maritimes définis par la CNUDM et figurant actuellement dans différents textes législatifs antérieurs à cette Convention internationale.

De même, en matière de lutte contre le terrorisme en mer et contre la prolifération par voie maritime des armes non conventionnelles et de leurs vecteurs, la ratification des protocoles de 2005 additionnels à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988 viendra compléter notre corpus juridique. Parallèlement, compte tenu de la menace terroriste, il conviendra de s'assurer de l'existence d'un cadre légal complet permettant de procéder, dans la mer territoriale, aux contrôles des navires. Ces mesures de prévention du terrorisme permettront notamment aux pelotons de sûreté maritime et portuaire de procéder aux opérations nécessaires sur des navires suspects entrant dans un port français.

Dans le domaine de la recherche scientifique marine (RSM)⁷⁷, un décret en préparation précisera la réponse des services de l'État aux sollicitations extérieures (recueil de données sur le milieu marin, le sol et le sous-sol de la mer, essais de matériels, etc.).

Adapter notre législation à l'évolution des risques et menaces

Les évolutions du contexte sécuritaire ou des instruments internationaux peuvent nécessiter des adaptations, comme ce fut le cas pour la piraterie avec l'adoption de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011. Ces évolutions ou aménagements des instruments et textes juridiques doivent rester exceptionnels, respecter les principes du droit de la mer et être proportionnés à l'ampleur des risques et menaces. Ces règles juridiques nécessitent d'être transposées en droit interne. La loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer ainsi que le Code de la défense⁷⁸ définissent les modalités d'exécution des mesures de contrôle et de coercition dans un cadre général, ainsi que plus précisément pour les trafics illicites de stupéfiants, l'immigration illicite par mer ou la piraterie maritime.

Compte tenu notamment des contraintes pesant sur nos moyens opérationnels, une nouvelle approche en matière de lutte contre les trafics illicites de stupéfiants est nécessaire. Celle-ci trouve son expression dans le nouveau concept de « dissociation » qui consistera, lorsqu'une interception aura été réalisée à grandes distances d'un port français, dans un traitement séparé des personnes appréhendées, de la cargaison saisie et du navire. Cette procédure garantira l'efficacité des opérations d'interception tout en permettant au navire d'État de reprendre son activité opérationnelle dans les meilleurs délais.

De même, la ratification des protocoles additionnels à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime entraînera une modification du corpus juridique français pour définir un nouveau cadre d'intervention adapté aux infractions visées.

Développer l'utilisation de nouveaux outils technologiques

S'engager résolument dans l'ère numérique

Chaque secteur est doté de ses propres systèmes d'information « métier » que ce soit au niveau national ou au niveau européen (*SafeSeaNet*, EUROSUR, MARSUR, E-CUSTOMS, SIS, etc.). Conformément à la démarche

⁷⁷ La RSM fait l'objet de la partie XIII et des articles 238 à 265 de la CNUDM. Ses principes ont été fixés en droit français par la loi n° 86-826 du 11 juillet 1986 relative à la recherche scientifique marine.

⁷⁸ Ces dispositions ont été codifiées dans les articles L.1521-1 à L.1521-18 du code de la défense.

« CISE » entreprise par la Commission européenne, l'idée d'une complémentarité et d'une interopérabilité entre ces systèmes, pour ce qui concerne l'information maritime non classifiée, pourra être mise en œuvre, dans le respect des droits européen et national sur la protection des données à caractère personnel. Outre ces systèmes d'information, des applications spécifiques (IMDatE, JORA, etc.) sont mises en œuvre afin de faciliter l'exploitation de la masse de données restituables, notamment au travers d'outils d'analyse comportementale. Il conviendra de s'approprier cet environnement numérique de plus en plus riche afin d'identifier les outils de travail les plus pertinents pour les services de l'État et, le cas échéant, d'influencer leur trajectoire d'évolution à l'échelle européenne.

Néanmoins, compte tenu de la pression croissante des risques et menaces à caractère maritime, il est nécessaire d'envisager une approche en deux temps : à court terme, renforcer l'approche nationale de la connaissance globale de la situation maritime (*Maritime Domain Awareness*) et continuer dans la démarche d'échanges d'information intersectoriels sur le plan national comme européen (projet européen de partage de l'information d'intérêt maritime à l'instar du projet de bulletin d'information maritime pour les eaux européennes) ; à plus long terme, soutenir des projets européens plus ambitieux (*big data* ou *cloud* maritime par exemple).

Dans le même temps, la révolution numérique du secteur maritime, aussi bien pour les systèmes embarqués que pour ceux des installations portuaires, introduit de nouvelles vulnérabilités. Dès lors, il apparaît nécessaire de développer, d'une part notre action pour promouvoir l'adoption de nouvelles normes de cybersécurité adaptées au monde maritime au sein de l'Union européenne et de l'OMI, autant pour les ports que pour les navires ; et d'autre part de s'assurer que la réglementation nationale en matière de sécurité des systèmes d'information, en application de l'article 22 de la loi de programmation militaire du 18 décembre 2013, ainsi que les préconisations et les recommandations élaborées par les services de l'État, sous l'autorité de l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI), sont appliquées de manière satisfaisante par l'ensemble des opérateurs du secteur.

Renforcer l'utilisation des outils de surveillance

La surveillance à proximité immédiate du territoire nécessite l'emploi de moyens de détection permettant « l'étanchéification » du maillage de notre réseau de surveillance et une intervention rapide le cas échéant. À cet égard, le déploiement de nouveaux radars de surveillance et la modernisation des équipements existants, s'appuyant sur les expérimentations sur les radars HF à ondes de surface par exemple, sont susceptibles d'offrir une meilleure appréciation de la situation maritime et de permettre d'orienter l'action des administrations, en mer comme à terre.

Parallèlement, l'industrie spatiale cherche à mieux répondre aux besoins gouvernementaux en matière de surveillance maritime : imagerie satellitaire radar ou optique, AIS spatial, communications par satellite, etc. L'Union européenne, notamment au travers du volet sécurité du programme d'observation de la Terre « COPERNICUS » et du programme de géo positionnement « GALILEO », entend développer dans les années à venir les services issus des technologies spatiales, en s'appuyant sur une nouvelle constellation de satellites et de senseurs de nouvelle génération. Dans cette perspective des budgets spécifiques ont été alloués à l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM) et à FRONTEX pour formuler une expression de besoin « utilisateurs » dans leur domaine de compétences, en association étroite avec les États membres et avec l'assistance du Centre satellitaire de l'Union européenne (SATCEN). Ces projets structurants feront l'objet d'un suivi particulier car ils sont susceptibles de contribuer significativement aux intérêts nationaux et européens. Dans le cadre de l'identification de modes d'accès aux ressources satellitaires à moindre coût, le projet « TRIMARAN » mené en France en 2014 /2015 a permis de modéliser et de tester un concept de guichet unique pour l'accès de plusieurs administrations à un bouquet de services satellitaires pour la surveillance maritime. Les services de l'État pourront capitaliser sur les enseignements de cette expérimentation unique en Europe, de même qu'en faire la promotion dans les différentes enceintes européennes et régionales et auprès de nos proches partenaires internationaux. L'emploi de l'imagerie satellitaire est particulièrement adapté outre-mer, où les zones à surveiller sont immenses et difficiles à surveiller avec des moyens aéromaritimes limités. Un état des lieux des besoins, croisés avec les priorités gouvernementales et nos capacités d'intervention, sera réalisé par le SG Mer afin de les inclure dans le schéma directeur de la FGC.

En outre, l'apport des drones dans le domaine de la surveillance maritime, qu'ils soient embarqués ou déployés depuis la terre, sera expertisé et expérimenté en tant que moyen permettant d'augmenter les capacités de

recueil d'information. Les programmes et projets européens relatifs à ces technologies et à la régulation de leur utilisation (insertion des drones dans l'espace aérien civil puis intégration plus avancée dans la gestion du trafic aérien) seront suivis et négociés, dans l'optique d'une possible mise en œuvre opérationnelle dans différents secteurs, tant militaires que civils (défense, protection des frontières extérieures, sécurité, etc.).

Accroître notre efficacité opérationnelle

Renforcer l'échange du renseignement

Le renseignement est une priorité et son partage garantit aux administrations concernées une action efficiente. Avec des menaces multiformes et multivecteurs et des organisations criminelles et terroristes agissant souvent dans plusieurs domaines, une coopération renforcée est nécessaire entre tous les acteurs disposant chacun d'éléments propres à leurs domaines de compétence. Ainsi, afin de mieux satisfaire aux objectifs de connaissance et d'anticipation, les services compétents renforceront leurs échanges de renseignement d'intérêt maritime afin, notamment, de disposer d'une vision partagée de l'évolution des risques et menaces, appréhendés dans le cadre du continuum terre-mer de la sécurité.

Mieux animer l'information d'intérêt maritime

À l'échelon local, les cellules de coordination de l'information maritime, réunissant l'ensemble des administrations opérant dans chaque zone maritime et sur le littoral, favorisent également les échanges dans le cadre du continuum mer-terre. Réunies formellement à la demande du préfet maritime, ou du délégué du gouvernement outre-mer, leur animation quotidienne sera renforcée pour améliorer la coopération entre les administrations et services.

Enfin, il sera tiré profit du retour d'expérience sur le centre maritime commun de la zone maritime Polynésie française pour continuer à améliorer l'échange d'informations maritimes.

Optimiser l'emploi des moyens

Compte tenu du développement de nouveaux outils de détection et de suivi des activités maritimes, de l'amélioration du partage et de l'analyse du renseignement maritime permettant de mieux cibler nos actions, mais aussi des contraintes opérationnelles et budgétaires pesant sur nos moyens aéromaritimes, la France doit désormais, pour assurer la sûreté de ses espaces, renforcer la politique d'interception. Ce concept repose sur le maintien à bon niveau d'une capacité de projection hauturière, assurée principalement par les moyens de la marine nationale, et un maillage de moyens côtiers et semi-hauturiers permettant d'intervenir dans des délais compatibles avec un préavis plus faible et adapté à la nature des missions à réaliser. Néanmoins les patrouilles opérationnelles demeurent indispensables dans les espaces maritimes identifiés pour continuer à affirmer notre souveraineté et dissuader la commission de certains actes illicites.

Les opérations maritimes conjointes menées dans le cadre de l'Union européenne, mais également dans un cadre bilatéral ou multilatéral *ad hoc* permettent d'accroître l'efficacité de notre action en démultipliant nos efforts et ceux de nos partenaires partageant les mêmes préoccupations. À cet égard, les coopérations opérationnelles devront par conséquent être développées avec les États voisins et les organisations régionales, notamment dans nos départements et collectivités d'outre-mer. La France promouvra la conclusion d'accords bilatéraux visant à mutualiser la surveillance de nos espaces maritimes. Ces accords de « *ship riding* »⁷⁹, à l'instar de celui qu'a passé la France avec l'Australie pour la surveillance des pêches, permettent l'embarquement de représentants d'États tiers à bord de nos navires d'État afin que ces agents constatent, au côté de l'équipe de visite française, des infractions dans les zones soumises à la souveraineté ou à la juridiction de leur État. De tels accords sont conclus sur le principe de la réciprocité.

Enfin, le niveau de la menace terroriste pesant sur nos intérêts et notre territoire confirme le besoin de vigilance dans nos ports et nécessite d'améliorer nos capacités de réaction dans les ports d'intérêt majeur. Ainsi, le déploiement de pelotons de sûreté maritime et portuaire supplémentaires sera à nouveau étudié. En outre, une doctrine d'emploi en matière de sûreté maritime et portuaire devra préciser le concept d'emploi de ces

⁷⁹ À distinguer du « *law enforcement detachment* » (LEDET) qui n'est pas compatible avec notre droit français en raison de l'impossibilité pour un agent étranger d'exercer la contrainte sur le territoire français (le navire d'État étant assimilé en droit au territoire français).

pelotons et des administrations de la fonction garde-côtes et le plan PIRATE-MER sera adapté pour prendre en compte les nouvelles menaces.

Associer davantage les acteurs privés du monde maritime

Favoriser la production d'un environnement maritime sûr

Les différents secteurs de l'économie maritime sont parties prenantes dans la sécurisation des espaces maritimes. Afin de répondre à leurs attentes, dans les limites des prérogatives régaliennes de l'État, une rencontre annuelle rassemblant les représentants du secteur maritime privé avec ceux de l'État sera adossée à la réunion du groupe de pilotage de la stratégie afin de recueillir leurs appréciations sur l'évolution des risques et menaces. Cette rencontre permettra notamment de faire un point d'étape sur la mise en œuvre de cette stratégie et sur ses adaptations envisageables pour prendre en compte les préoccupations du secteur privé.

En outre, la connaissance du trafic maritime et des activités pratiquées en mer sur l'ensemble du globe étant un élément essentiel à l'analyse des risques et des menaces, la participation plus large à la veille situationnelle de l'ensemble des acteurs maritimes, français ou étrangers, sera recherchée. Au regard des résultats du contrôle naval volontaire, il est important désormais d'envisager le renforcement de la contribution des navires privés au recueil de l'information maritime. L'implication de l'ensemble des parties prenantes, incluant notamment les acteurs portuaires et les opérateurs des infrastructures terrestres sensibles, contribuera à une meilleure appréciation des risques par les services de l'État grâce à la transmission régulière d'information aux administrations.

Promouvoir l'expérience et le savoir-faire français

Les industriels français proposent de nombreuses solutions, souvent innovantes, notamment dans le domaine de la détection, de la protection ou du traitement de l'information d'intérêt maritime. La France soutient la recherche et le développement dans ce domaine, notamment au sein des pôles de compétitivité. En outre, l'association plus étroite, dès la conception de ces solutions, d'experts des administrations concernés garantira leur efficacité et leur mise en œuvre rapide. Les solutions industrielles et les capacités d'intervention nationales doivent continuer à être pensées de façon complémentaire.

Par ailleurs, à la différence de nombreux pays, nous ne disposons pas d'un Centre de recherche spécialisé sur les questions de sûreté maritime. Ainsi, pour soutenir la recherche stratégique française dans ce domaine, l'État soutiendra la création d'un réseau d'experts académiques, éventuellement avec le soutien du secteur privé. En parallèle, des rencontres avec des centres de recherche étrangers seront organisées afin de favoriser la coopération internationale et de faire valoir notre expérience sur les grands thèmes maritimes.

Inscrire notre action dans un cadre multilatéral et de coopération

Agir en conformité avec les stratégies développées dans le cadre de l'Union européenne

La stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne (SSMUE) fournit un cadre commun d'action pour les États membres de l'UE et constitue un outil particulièrement efficace pour rationaliser et optimiser les actions européennes dans le domaine de la sûreté maritime. Elle offre notamment les conditions nécessaires à la mise en place de coopérations bilatérales ou multilatérales avec d'autres États membres, des institutions et organes européens ou des États tiers, autour de 130 actions ou sous-actions développées dans son plan d'action. Comme cela a déjà été fait avec le Danemark, l'Espagne et le Portugal dans le golfe de Guinée, la France continuera à jouer un rôle d'impulsion dans la conception et la réalisation de projets communs avec ses partenaires européens et étrangers. Elle veillera à ce que le sujet de la sûreté maritime soit maintenu au rang des priorités de l'Union européenne et que l'action des États membres et des Institutions continue de s'inscrire de manière cohérente dans ce cadre de référence. Parmi l'ensemble des actions proposées, elle s'attachera particulièrement à atteindre les objectifs d'amélioration du partage de l'information, de soutien à la sécurisation du golfe de Guinée et de renforcement de la coordination, de la complémentarité et de la cohérence des initiatives de l'UE et de l'OTAN, notamment en termes de connaissance du domaine maritime (*Maritime Domain Awareness*), dans le plein respect des compétences de chacune des deux organisations.

La France affirme sa place dans l'ensemble des projets et actions relatifs à la sûreté des espaces maritimes de l'Union européenne. À cet égard elle privilégie une participation active aux projets européens visant à accroître les capacités de surveillance et d'intervention dans ces espaces. Elle promeut son expertise dans les domaines régaliens, ainsi que le savoir-faire de ses entreprises.

Une attention particulière doit être portée à soutenir les projets et outils améliorant la capacité à connaître et anticiper la situation maritime au niveau européen, en faisant valoir les enjeux uniques d'un État membre présent sur trois façades maritimes stratégiques de l'Europe.

À cet égard, la France apporte son expertise de la surveillance maritime dans le projet CISE ou le programme COPERNICUS. Elle participe aux échanges d'information au niveau européen *via* un dispositif tel qu'EUROSUR et au renseignement *via* une plate-forme telle que le MAOC-N ou les réseaux MARINFO et YACHTINFO. Elle a vocation à s'affirmer comme un acteur de la surveillance maritime européenne par l'alimentation des systèmes européens à partir de ses propres capteurs.

Dans le respect de ses besoins opérationnels propres, la France participe activement aux opérations maritimes coordonnées par l'Agence FRONTEX, et valorise son expertise auprès de l'Agence par la participation à ses activités intéressant le domaine maritime. Elle encourage les échanges entre services européens de la fonction garde-côtes, notamment en matière de formation, *via* la promotion du réseau européen des écoles de la fonction garde-côtes ou les travaux de l'Agence FRONTEX.

En outre, en cohérence avec la participation des administrations françaises aux actions européennes, la France continuera à rechercher les soutiens européens, notamment les fonds européens pertinents⁸⁰ permettant de contribuer à adapter et à renforcer les capacités maritimes de surveillance et d'action.

Porter la voix de la France au sein des instances internationales dédiées à la sûreté maritime

La France continuera à être représentée aux niveaux diplomatique et technique dans chacune des organisations dédiées à la sûreté maritime, au premier rang desquelles l'organisation maritime internationale (OMI), où notre visibilité devra être encore renforcée. Des instructions interministérielles consolidées devront être envoyées à notre représentation permanente auprès de l'OMI, sur les sujets d'intérêt stratégique pour la France, en amont des réunions du Comité de la sécurité maritime (MSC). Une représentation française sera aussi assurée dans chacun des fora régionaux contribuant à la lutte contre l'insécurité maritime dans les zones d'intérêt prioritaire pour la France.

Promouvoir le développement et l'interconnexion de centres de partage et de fusion de l'information à travers le monde

La France soutient la création et la montée en puissance de centres de partage et de fusion de l'information, notamment dans l'océan Indien et dans le golfe de Guinée, tant à titre bilatéral (par l'envoi d'experts comme à Madagascar ou dans le cadre du soutien au processus de Yaoundé) que dans le cadre de l'Union européenne (à l'instar de la désignation d'un directeur français pour les programmes de la Commission européenne MARSIC puis CRIMARIO). Elle sera également attentive à ce que des échanges privilégiés soient créés avec ses propres centres opérationnels nationaux, afin de permettre, à terme, d'acquérir l'image la plus complète possible du domaine maritime mondial, à commencer par le centre opérationnel de la fonction garde-côtes.

⁸⁰ Fonds sécurité intérieure (FSI) ou fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP).

