



PREMIER MINISTRE

# **Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes**

*Version révisée adoptée le 10 décembre 2019*



*Le Premier Ministre*

Paris, le 10 DEC. 2019

N° 26214

Le comité interministériel de la mer du 22 octobre 2015 a été l'occasion d'adopter la Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes. Complétant celle adoptée par l'Union européenne en juin 2014, elle permet à la France d'affirmer son engagement dans la sécurisation des espaces maritimes en faisant valoir ses droits et en assumant ses devoirs ; elle défend une utilisation libre, sûre et durable des mers par des actions cohérentes et coordonnées.

Notre pays confirme ainsi son rang de grande puissance maritime et sa volonté de développement économique par la mer.

Depuis cette adoption, le contexte géostratégique a évolué : accroissement de la menace terroriste en mer, militarisation des océans, augmentation des trafics illicites et atteinte à notre souveraineté. Ces risques et menaces doivent renforcer notre détermination à anticiper et à agir en toute situation, quel que soit le théâtre.

Nous avons connu des évolutions importantes au niveau européen, notamment avec la révision du plan d'action de la stratégie européenne de sûreté maritime à l'été 2018. A cela s'ajoutent les évolutions de l'agence Frontex et sa nouvelle dimension « garde-côtes ».

Sur le plan national, j'ai souhaité que de nouvelles mesures concrètes viennent renforcer notre dispositif, notamment par la refonte du plan PIRATE-MER, la publication des Instructions interministérielles sur la sûreté maritime et portuaire, ou le développement de la coopération navale volontaire.

Dans ce contexte j'ai demandé une réactualisation de notre stratégie nationale de sûreté des espaces maritime, sous l'égide du Secrétariat général pour la mer, afin qu'elle soit toujours pertinente et adaptée à la réalité de nos enjeux. Elle constitue ainsi un guide renouvelé, dans un cadre national interministériel, pour garantir la sauvegarde de nos intérêts et notre part à la sécurisation des espaces maritimes mondiaux.

  
Édouard PHILIPPE



# SOMMAIRE

---

<b>UNE STRATEGIE FRANÇAISE FACE AU DEFI MARITIME .....</b>	<b>1</b>
Définition de la stratégie .....	2
La France maritime.....	3
Le contexte stratégique international .....	4
Géographie des risques et menaces maritimes.....	6
<b>MAITRISER NOS ESPACES MARITIMES .....</b>	<b>11</b>
Réaffirmer le cadre d'action de 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.....	16
Prévenir les menaces maritimes contre le territoire.....	17
<b>PROTEGER NOS RESSORTISSANTS ET NOS NAVIRES.....</b>	<b>19</b>
Lutter contre la piraterie .....	20
Prévenir le terrorisme maritime .....	22
Anticiper l'évolution des cybermenaces .....	24
<b>LUTTER CONTRE LES TRAFICS ILLICITES EN MER.....</b>	<b>27</b>
Déstabiliser les trafics de stupéfiants .....	28
Agir contre les trafics d'armes et de biens contribuant à la prolifération .....	31
Endiguer la traite des êtres humains et le trafic de migrants .....	32
<b>DEFENDRE NOS INTERETS ECONOMIQUES .....</b>	<b>35</b>
Garantir nos approvisionnements stratégiques.....	36
Protéger nos infrastructures énergétiques et de communication .....	37
Préserver l'environnement et nos ressources.....	38
Anticiper les effets des changements climatiques et leurs impacts sur la sûreté maritime.....	41
<b>PROMOUVOIR UN DOMAINE MARITIME INTERNATIONAL SUR.....</b>	<b>43</b>
Contribuer au respect du droit de la mer.....	44

Promouvoir l'action et l'influence de la France auprès de nos partenaires .....	45
Renforcer les coopérations maritimes avec les organisations et États tiers .....	46
Renforcer les coopérations maritimes avec les agences et États européens .....	48
Renforcer la coopération avec les acteurs privés du monde maritime.....	49
<b>PREPARER L'AVENIR .....</b>	<b>51</b>
Améliorer la gouvernance .....	52
Développer l'utilisation de nouveaux outils technologiques .....	53
Anticiper les évolutions du droit international .....	55
<b>Liste des sigles et acronymes.....</b>	<b>57</b>

# 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 des espaces relevant de sa souveraineté ou de sa juridiction, dont 97 % 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, justifient 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 et à son plan d'action révisé en juin 2018. 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 les concepts d'action de l'État en mer et de fonction garde-côtes, pierres angulaires 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.*

*Enfin, elle s'articule avec la stratégie nationale pour la mer et le littoral entrée en vigueur le 25 février 2017.*

## 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 partenaires<sup>1</sup>. Elle vise également à définir des objectifs communs et à hiérarchiser nos priorités, de manière à assurer notre souveraineté, nos droits souverains et notre juridiction 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 (terrorisme, trafics illicites et notamment celui de stupéfiants, piraterie, pillage des ressources ou des biens, pollution volontaire...). La sécurité maritime renvoie principalement à des enjeux de sécurité de la navigation, 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. En étroite interaction, ces deux missions mobilisent les 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 qui a montré une prise de conscience face aux enjeux de la sûreté maritime. Ainsi, le Conseil a approuvé en mars 2014 une stratégie relative au golfe de Guinée et 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 dont le plan d'action a été révisé à l'été 2018. Insistant sur le décloisonnement entre les acteurs et une optimisation de l'existant, elle propose une approche transsectorielle 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.

---

<sup>1</sup> 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.

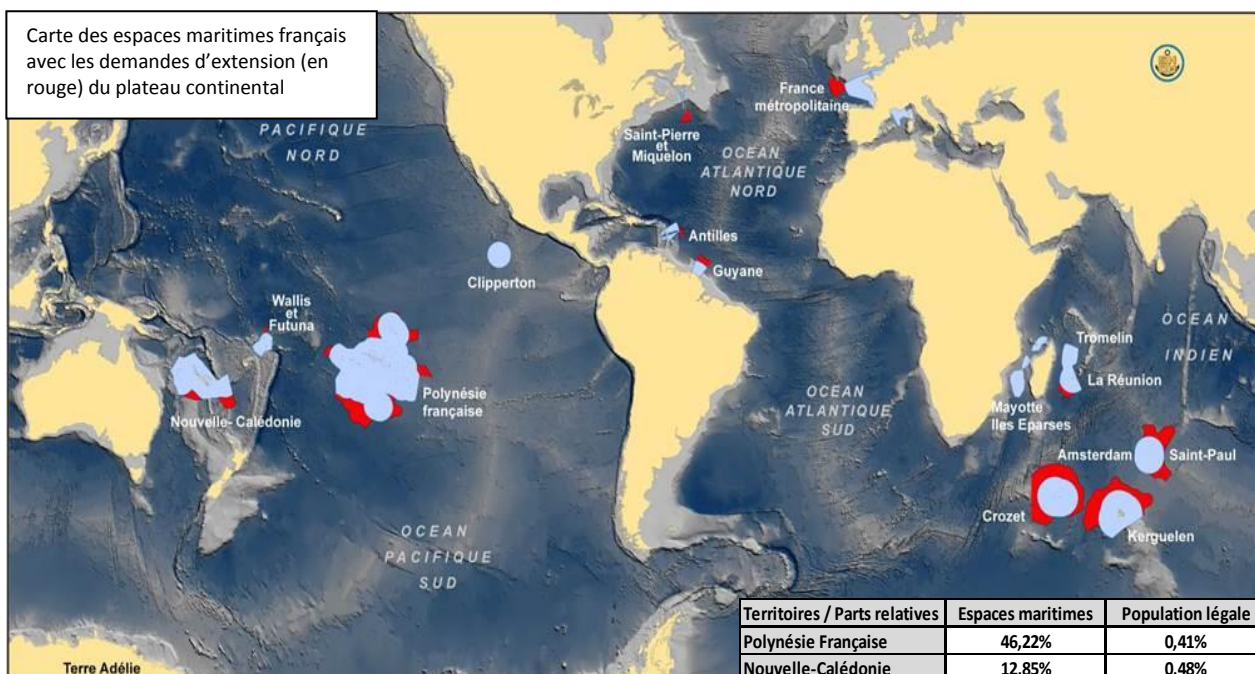


**Par cette stratégie, la France entend faire valoir ses droits et assumer ses devoirs en garantissant par des actions cohérentes et coordonnées une utilisation libre, sûre et durable des mers, affirmant ainsi son rang de grande puissance maritime et sa volonté de développement économique par la mer.**

## La France maritime



La France dispose d'un domaine maritime considérable d'environ 11 millions de km<sup>2</sup> 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 auxquels la France est partie.



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, régions et collectivités d'outre-mer (DROM-COM). Dans ces zones, les enjeux économiques et de souveraineté sont très sensibles. Les ressources marines<sup>2</sup> représentent un moteur potentiel de croissance pour nos DROM-COM<sup>3</sup> qu'il convient de mettre en valeur. Avec l'augmentation rapide de la demande des croisiéristes à l'échelle mondiale, qui représente un chiffre d'affaires mondial estimé par la Cruise Lines International Association (CLIA) à 126 milliards de dollars en 2017 et 25,8 millions de passagers, le

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

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

tourisme est un secteur économique en pleine expansion pour lequel nos DROM-COM disposent d'un réel pouvoir d'attraction. Qu'elles soient déjà exploitées ou exploitables à plus ou moins long terme, ces ressources doivent être préservées des convoitises qu'elles peuvent susciter.

Domaine d'activité	Emplois directs	Valeur de la production (Mrds)
Flotte de commerce	22.000	24 (maritime + fluviale)
Ports	40.000	4,5
Constructions et activités navales	42.000	9,5
Parapétrolier offshore	29.000	18,6
Industrie nautique	41.456	4,8
Pêche et aquaculture	79.130	11,7
EMR	2.650	0,6
Ressources Marines	2250	0,05
Instituts de recherche marine et océanographique	3.690	0,4
Organismes de formation	2.300	0,06
Autres activités	17.065	5
Administrations maritimes + Action de l'Etat en mer (hors défense)	3300	1,8
Total	284841	81,01

Au-delà de cet aspect patrimonial, il convient de souligner l'importance économique du secteur maritime en France. En effet, en 2018 le secteur maritime emploie 30 % de personnes de plus (336 351) que le secteur automobile (216 000 - chiffre 2016), et autant que le secteur aéronautique (350 000 - chiffre 2015) avec une valeur de production et de services d'environ 81 milliards. La flotte de commerce (transport et services maritimes) de plus de 100 UMS compte en 2018 409 navires battant pavillon français auxquels s'ajoutent environ 1000 navires sous d'autres pavillons contrôlés par des intérêts français. La France compte également une flotte de plus de 7000 navires de pêche, dont un tiers outre-mer. Les ports de Marseille et du Havre sont classés pour cette même année respectivement 6<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> au niveau européen (en considération du tonnage) tandis que celui de Boulogne-sur-Mer se maintient à la 1<sup>ère</sup> 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 d'un haut niveau opérationnel, interopérable et à vocation mondiale. Elle est présente de façon continue en métropole, dans l'ensemble des outre-mer et sur les théâtres stratégiques. Outre ses compétences et ses moyens de combat permettant de répondre aux menaces du haut du spectre, la marine nationale, notamment à travers sa gendarmerie maritime, 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



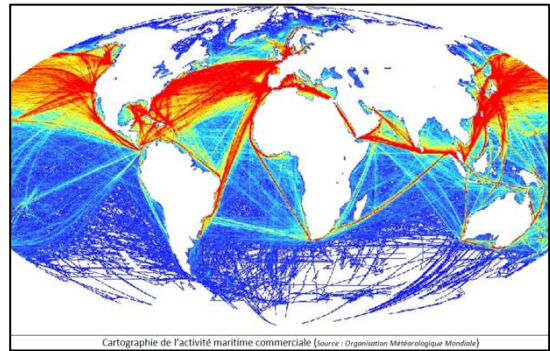
Le monde actuel est le théâtre d'une compétition stratégique renouvelée : les puissances majeures sont devenues plus imprévisibles et les acteurs secondaires plus nombreux et plus actifs, avec pour conséquence une multipolarité nouvelle et un système international plus hétérogène. Au cœur de la mondialisation, les océans font l'objet d'une compétition stratégique pour le contrôle des flux et l'exploitation des ressources. L'explosion du trafic maritime et la pression accrue sur les écosystèmes, assorties de la difficulté à

réguler des espaces si vastes ont un impact majeur sur l'environnement marin et côtier, représentant un enjeu direct pour les milliards de personnes vivant sur les littoraux. L'espace maritime est ainsi le reflet de nombreuses tensions, issues de volontés régionales de domination et d'appropriation des ressources énergétiques et alimentaires, mais aussi de la compétition entre grandes puissances en matière d'accès aux principales mers et océans et de maîtrise des voies de communication.

### **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 10,7 milliards de tonnes par an, le transport de produits énergétiques en

représente près du tiers<sup>4</sup>. La mondialisation s'est ainsi en grande partie confondue avec la maritimisation du monde<sup>5</sup>. Les changements climatiques sont en outre des facteurs amplificateurs de tensions ou de conflits potentiels. Les mouvements migratoires engendrés par la montée des eaux sont déjà une réalité en Asie du Sud-Est. L'augmentation en nombre 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 produits 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 voire hybrides. 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 870 milliards de dollars par an, soit plus de 1% du PIB mondial. L'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD) estimait en 2009 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 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. Si le phénomène a pu être en grande partie jugulé dans la corne de l'Afrique sous l'effet de la mobilisation internationale, il demeure à des niveaux préoccupants en Asie du Sud-Est ou dans le golfe de Guinée. Par ailleurs, le terrorisme maritime, quoiqu'ancien, a retrouvé une forte acuité du fait de la menace djihadiste, de l'internationalisation de ses réseaux et de l'accès de certains groupes armés à 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 activités criminelles (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.

### **Une suprématie occidentale de plus en plus contestée**

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

<sup>4</sup> Source: UNCTAD – Review of maritime transport 2018 [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf).

<sup>5</sup> cf. rapport d'information du Sénat n° 674 du 17 juillet 2012 - Maritimisation : la France face à la nouvelle géopolitique des océans.

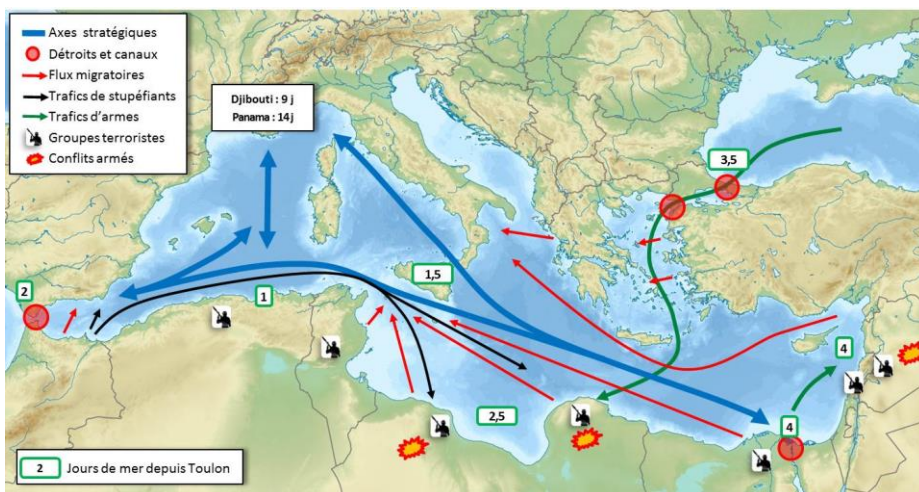
contrarier notre liberté d'action en mer, de poursuivre des ambitions territoriales dans des espaces maritimes disputés et de faire ainsi peser une menace sur la liberté de navigation dans les eaux internationales. Le milieu naval est ainsi un domaine privilégié d'expression des postures d'anti-accès et de déni de zone, qui s'appuient sur la prolifération de capacités sophistiquées de surveillance et de frappe de la terre vers la mer. On constate ainsi une présence croissante et permanente de forces navales dans l'océan Indien et en Méditerranée orientale, 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. Enfin, les détroits revêtent plus que jamais une importance stratégique et sont soumis à la menace engendrée par la prolifération d'armement antinavires sophistiqués aux mains d'acteurs étatiques ou non-étatiques faisant peser une menace latente sur le commerce mondial.

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. Les liens entre sécurité extérieure et intérieure, mis en exergue par la Revue stratégique de défense et de sécurité nationale de 2017, 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 nationale 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 : les conditions d'une crise durable



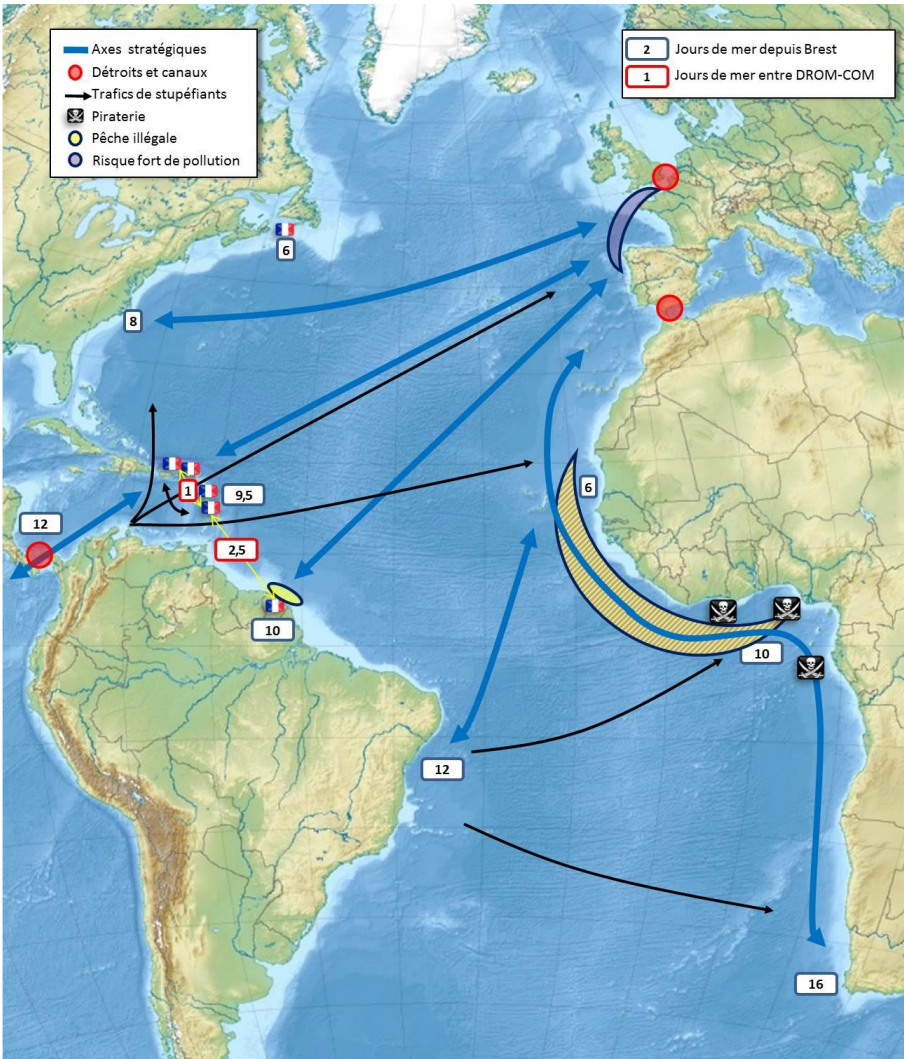
Mer étroite et fermée, la Méditerranée est une des principales zones mondiales de transit humain (flux migratoires légaux et clandestins), économique (flux commerciaux, notamment énergétique) et informationnel (câbles sous-marins). Elle est, en outre, un espace de propagation des turbulences de la rive Sud

vers la rive Nord comme l'avait montré la crise migratoire consécutive aux printemps arabes. Se rajoutant aux flux existants en provenance d'Afrique sub-saharienne, cette instabilité a créé les conditions d'une crise durable en Méditerranée que renforce le manque de contrôle des frontières terrestres de certains Etats. Ce défaut a, en outre, engendré le développement de trafics illicites (êtres humains, stupéfiants, armes) profitant notamment à des groupes armés terroristes. La Méditerranée est ainsi devenue une zone opérationnelle d'activités

criminelles. Enfin, elle représente un enjeu stratégique grandissant pour de nombreux Etats riverains non européens, se traduisant par un développement de marines hauturières, ou extérieures à la zone comme le montre la présence accrue de forces navales dans la partie orientale de cet espace géographique.

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. Les eaux guyanaises, riches en ressources halieutiques du fait des mesures de gestion et de contrôle mises en œuvre, font l'objet d'une pression accrue des flottilles des Etats voisins, tandis que les opérations de prospections pétrolières

accroissent les tensions. Par ailleurs, 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 1,4 milliards de dollars chaque année et les routes transatlantiques de la cocaïne qui passent par la région participent à la déstabilisation des pays d'Afrique occidentale. Dans cette région qui présente un intérêt stratégique majeur pour la France, également en raison de sa proximité avec la bande sahélo-saharienne, 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, dans des zones de pêche fréquentées par des navires français. Malgré les efforts conjugués des Etats riverains et de la communauté

internationale, la piraterie maritime et le brigandage persistent à des niveaux élevés. Ces éléments déstabilisateurs, entre autres, génèrent des mouvements migratoires vers l'Europe.

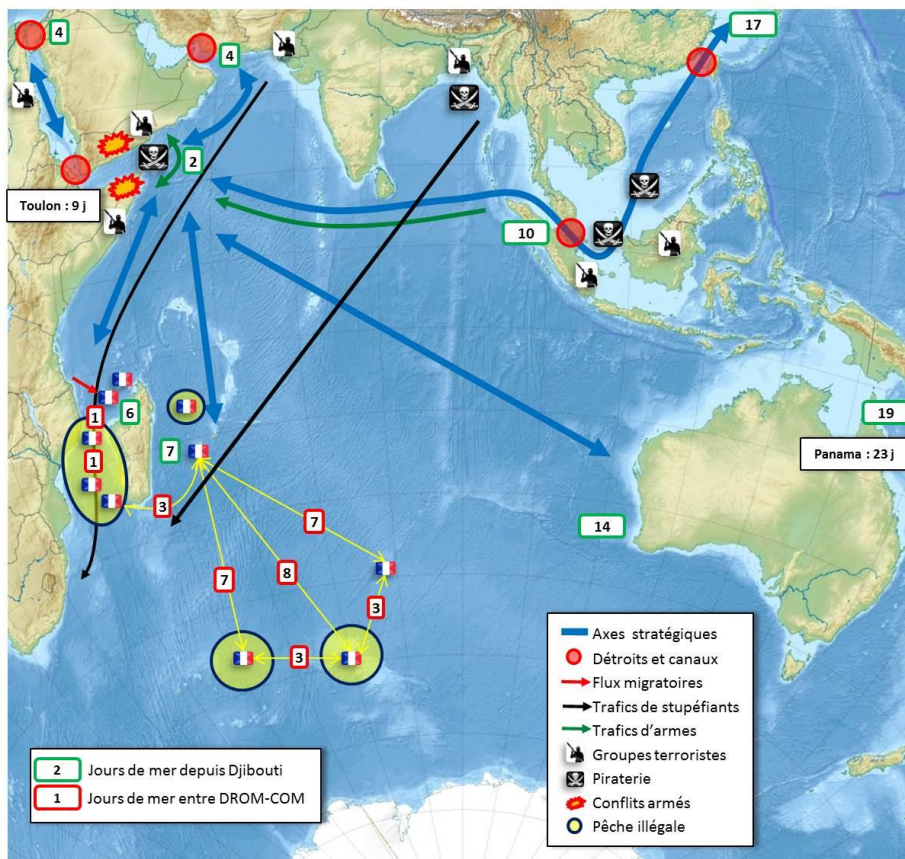
**La Manche : un espace qui concentre de multiples problématiques.**

La première est liée à la très forte densité du trafic maritime dans cette zone (20 % du trafic mondial des navires déclarés). Ce trafic inclut un nombre élevé de navires transportant des matières dangereuses tout comme des liaisons par ferry quasi permanentes entre le Royaume-Uni et le continent. La présence effective de migrants tentant la traversée vers le Royaume-Uni sur des embarcations de fortune ou dérobées est un aspect non négligeable de cette problématique. D'autre part, s'agissant d'un point de passage des flottes militaires russes, le contrôleur opérationnel de cette zone doit intégrer le niveau des tensions géopolitiques dans l'emploi de ses moyens pour être en mesure d'offrir aux autorités politiques et militaires nationales un haut niveau de suivi et de report de ces mouvements. Enfin, avec ses nombreux sites industriels et technologiques, le littoral de la Manche est une des zones les plus nucléarisées au monde (centrales nucléaires de Gravelines et bientôt Flamanville, centre de traitement de la Hague, chantier de construction/déconstruction de sous-marins nucléaires de Cherbourg). Ces installations nécessitent donc une attention des plus soutenues par les préfets des départements concernés et par le Préfet maritime.

Riche en ressources halieutiques, la Manche est un espace convoité par les pays limitrophes. Les activités liées à la pêche sont un enjeu économique majeur et font l'objet de l'attention des lobbys industriels qui en tirent profit.

Terrain d'expérimentation pour l'implantation de parcs éoliens en mer, cette nouvelle source d'énergie peut cristalliser les tensions entre défenseurs de l'environnement, populations locales, professionnels de la mer, industriels et autorité publique. L'Etat, les collectivités territoriales et les partenaires du projet devront assurer des concertations publiques afin de canaliser ces tensions et les maintenir au plus bas niveau.

**Océan Indien et Asie orientale : des tensions persistantes**



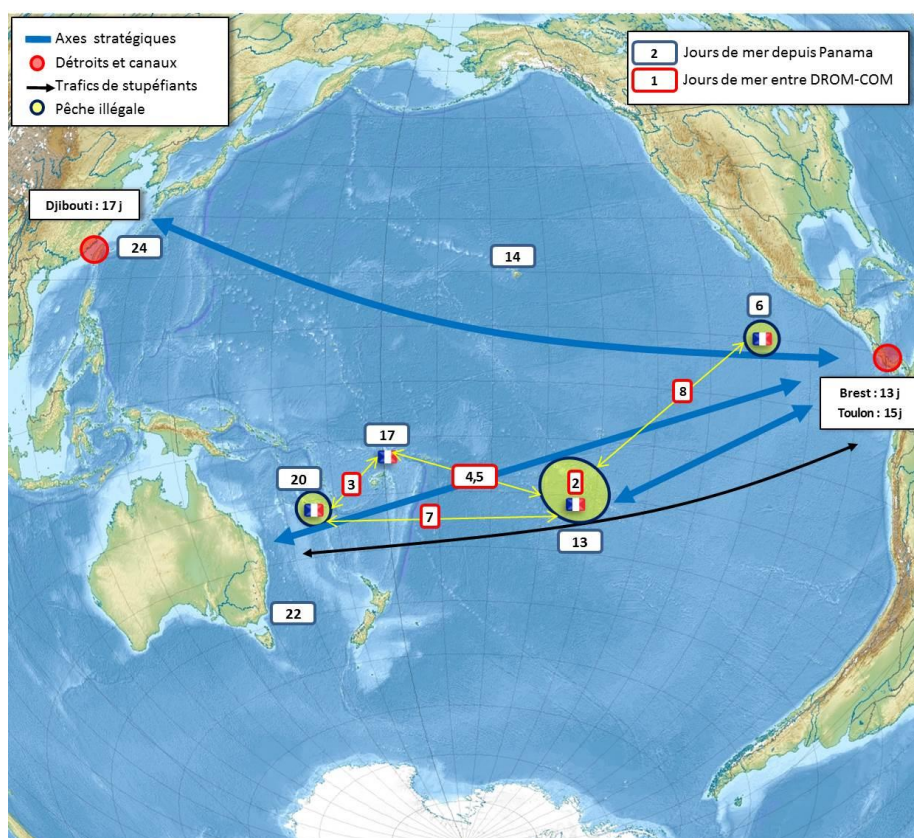
Dans l'océan Indien, avec au nord la route maritime commerciale reliant l'Europe à l'Asie et au sud un grand nombre de nos territoires ultramarins, la combinaison des enjeux d'accès à l'énergie et de profondes rivalités interétatiques est susceptible d'affecter directement la sécurité d'une route d'intérêt stratégique majeur pour l'Europe. Se concentrent notamment dans la zone la plupart des menaces : piraterie, terrorisme, trafics de migrants, de stupéfiants (particulièrement important depuis 2016 dans la zone de la corne de l'Afrique, en provenance d'Afghanistan à destination de l'Afrique de l'Est et de la

zone maritime sud de l'océan indien) 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 Mayotte<sup>6</sup> tandis que des navires de pêche illégaux convoitent les ressources halieutiques de notre ZEE (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.

Enfin, le contexte stratégique dans ces espaces maritimes est très fortement marqué par l'initiative chinoise des « nouvelles routes de la soie » (Belt and Road Initiative – BRI) qui constitue un projet multidimensionnel extrêmement ambitieux par sa portée et son ampleur, dont les volets stratégique et militaire ne peuvent être décorrélés des enjeux économiques. Permettant à Pékin d'acquérir la supervision et une capacité d'action sur ses principales voies d'approvisionnement énergétiques et commerciales, ce projet aura des répercussions directes sur les intérêts de sécurité français et européens (contrôle des infrastructures portuaires et des flux de données, développement de points d'appui servant les intérêts économiques comme militaires de la Chine, etc.).

### **Le 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 un risque majeur, tandis que l'exploitation illégale des ressources, notamment sous-marines, est la principale menace maritime régionale. Les activités de pêche illégales sont également identifiées comme l'un des risques dans cette zone. 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**

Les perspectives d'exploitation de ressources et d'ouverture de nouvelles routes maritimes confèrent à l'Arctique une nouvelle importance stratégique. La réapparition de l'Arctique sur la scène internationale et le risque de propagation des tensions entre la Russie et ses voisins, de même que l'engagement accru de la Chine, font de cette zone un lieu de rivalités stratégiques, en particulier énergétiques. Selon l'United States Geological Survey (2008), 30 % des réserves de gaz et 20 % des réserves de pétrole non encore découvertes dans le monde y seraient localisées (essentiellement dans des zones sous juridiction). De plus, de nouvelles routes de navigation

<sup>6</sup> Depuis peu département français et région ultrapériphérique de l'Union européenne.

semblent rendues praticables par le recul des glaces, notamment en période estivale. Le passage du Nord-Est, qui relie l'Europe à la Chine en longeant les côtes nord et est de la Russie permet ainsi de réduire de quasiment 40 % la durée du trajet entre l'Europe et l'Asie. Dans ce contexte, les revendications territoriales concurrentes des États côtiers en matière d'extension du plateau continental et de droit applicable aux routes maritimes constituent des défis majeurs pour la gouvernance et la collaboration dans la région. L'Arctique semble donc aujourd'hui redevenir une zone d'intérêt stratégique global et les conséquences du dérèglement climatique soulèvent des enjeux qui dépassent les intérêts des seuls pays riverains.

**L'Antarctique : un observatoire du changement climatique dont il faut garantir l'accès**



La France, avec la Terre Adélie, un territoire de 432 000 km<sup>2</sup>, est l'un des 7 États « possessionnés » qui, dans le cadre du Traité sur l'Antarctique de 1959, ont accepté, sans y renoncer, de geler l'exercice de leur souveraineté sur certains secteurs de l'Antarctique. Les deux stations (Dumont d'Urville et Concordia), sous administration des TAAF, abritent les scientifiques coordonnés par l'institut polaire – Paul Émile Victor (IPEV) chargés de l'acquisition de données pour les laboratoires français impliqués dans les programmes polaires et de

la réalisation de forage dans les glaces profondes, dans le cadre de l'European Project for Ice Coring in Antarctica (EPICA). Il est essentiel que ces stations, difficiles d'accès, soient approvisionnées régulièrement et que les relèves de personnel y soient assurées à temps. C'est la mission du patrouilleur polaire « l'Astrolabe ». Les enjeux sont d'ordre scientifique (observatoire privilégié du changement climatique à l'œuvre) et de maintien d'une forme de coopération internationale pacifique.



# 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 sus-jacent, jusqu'aux limites de notre mer territoriale, selon les modalités définies par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer<sup>7</sup> (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.*

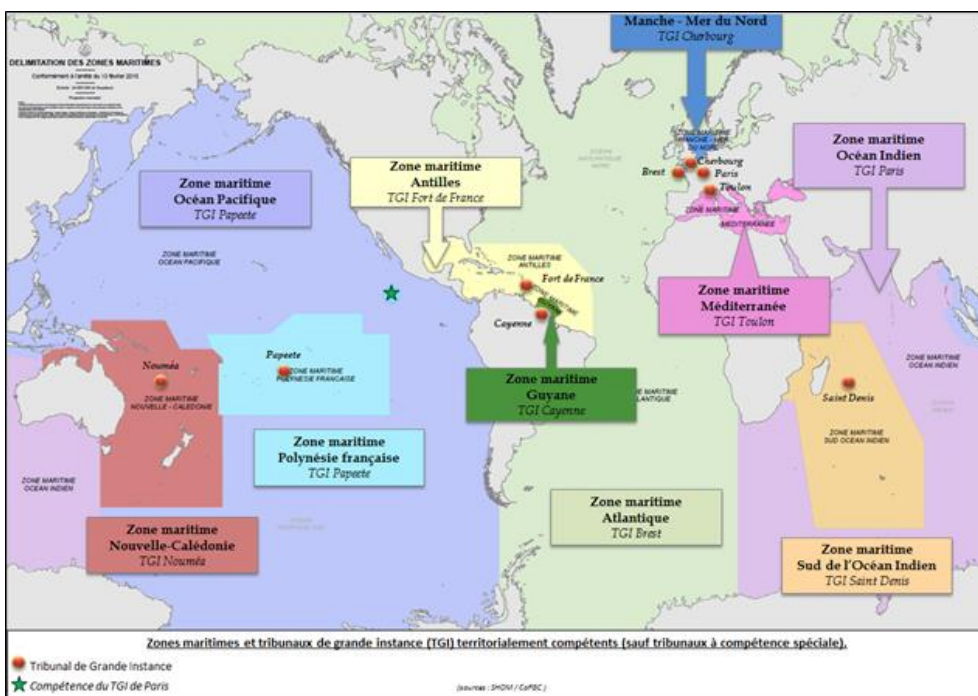
---

<sup>7</sup> Signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

## Réaffirmer le cadre d'action de 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 de puissance 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 souveraineté et 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. Le contrôle des pêches maritimes déroge au principe de l'AEM, fondé sur l'autorité unique de coordination des administrations

agissant en mer, puisque l'autorité administrative responsable en la matière est le Préfet désigné à l'article R\*911-3 du code rural et de la pêche maritime. La planification des moyens est effectuée localement en concertation avec le représentant de l'État en 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 nationale<sup>8</sup>. 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 dimensionnement en amont. D'une manière

<sup>8</sup> L'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).

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 pêches<sup>9</sup>...).

#### **AXES D'EFFORT :**

**- Pérenniser et approfondir l'organisation AEM 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 une richesse nationale dotée d'un important potentiel économique et nous garantissent une profondeur stratégique minimale, indispensable à la préservation de nos intérêts. L'ordonnance relative aux espaces maritimes du 8 décembre 2016 a permis, en rassemblant dans un seul texte la définition par la France de ses espaces maritimes, de donner plus

de cohérence, de visibilité et de solidité à l'affirmation des droits et de la juridiction de la France sur les espaces maritimes et les ressources naturelles de leur sol et sous-sol. 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 (CLPC) de l'ONU. Ces demandes ont été préparées dans le cadre du programme EXTRAPLAC en s'appuyant notamment sur l'expertise scientifique de l'IFREMER (Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer) et du SHOM (service hydrographique et océanographique de la marine), et donnent lieu à un avis de la CLPC. La délimitation de nos espaces maritimes repose sur les principes posés par la CNUDM<sup>10</sup>. Les coordonnées de ces délimitations, fixées par décret, sont représentées sur les cartes du SHOM, seules cartes reconnues officiellement par la France. Un exemplaire de ces instruments est déposé auprès du secrétariat général de l'ONU.

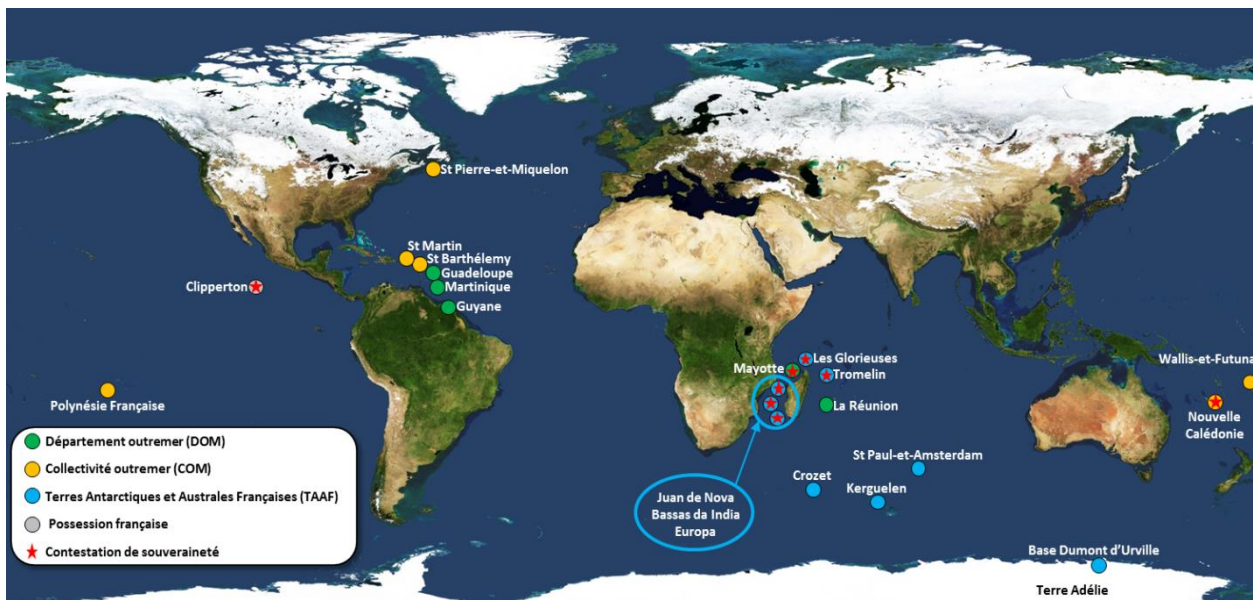
Lancé le 8 juin 2018, le portail national des limites maritimes ([www.limitemaritimes.gouv.fr](http://www.limitemaritimes.gouv.fr)) permet de diffuser largement les limites maritimes officielles de la France. La maîtrise d'œuvre de ce portail, dont la création a été décidée par le Premier ministre lors du comité interministériel de la mer du 4 novembre 2016, a été confiée au SHOM sous la coordination du SGMer. Le portail, qui comprend un outil cartographique perfectionné, les textes de référence et les données brutes, renforce l'opposabilité des espaces maritimes français en offrant un large accès à des données précises.

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 contestations portant sur ces délimitations opposent des

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> Articles 16, 75, 76 et 84 de la CNUDM.

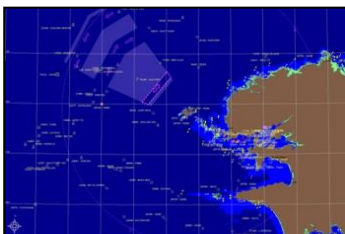
États tiers à la France. Conformément aux dispositions de la CNUDM, elle a fait le choix de ne pas accepter de soumettre aux juridictions internationales les différends relatifs aux délimitations maritimes. En l'absence de règlement définitif d'un différend, la France conserve des droits souverains dans les zones ainsi délimitées. Aucune décision d'un État tiers<sup>11</sup> ne peut par conséquent lui être opposée. Des États tiers peuvent par ailleurs contester la souveraineté de la France sur certains territoires. 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.



#### AXES D'EFFORT :

- **Poursuivre les travaux de délimitation en s'appuyant notamment sur l'expertise scientifique du SHOM et de l'IFREMER tout en préservant les intérêts français.**
- **Poursuivre la mise à disposition de données relatives aux normes applicables en mer sur le portail officiel des limites maritimes.**
- **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

<sup>11</sup> Par exemple une autorisation d'exploration des sous-sols ou d'exploitation des ressources halieutiques.

(dont le pas de Calais, premier détroit du monde en nombre de navires avec près de 100 000 navires par an<sup>12</sup>).

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 reliés à SPATIONAV, système de surveillance de nos approches maritimes fusionnant les informations provenant de capteurs variés<sup>13</sup>. 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 réalisée et relayée en mer par les moyens aéromaritimes des administrations de la FGC, dans le cadre de leurs missions propres et sous la coordination du préfet maritime. 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. Le programme SIAM (*Système Intégrateur de l'aéro-maritime*) des moyens aériens déployés par les services douaniers contribue à enrichir cette situation maritime en profondeur.

Dans nos eaux sous juridiction et dans la profondeur, en fonction de nos intérêts dans chaque zone, la veille fait appel à la complémentarité des moyens satellitaires<sup>14</sup> et des bâtiments hauturiers et aéronefs à grand rayon d'action de la FGC. Divers systèmes d'information<sup>15</sup> nous reliant à nos partenaires européens ou alliés sont également utilisés pour affiner notre connaissance de zone et cibler l'action de nos moyens. La connaissance de la menace peut être précisée par le renseignement collecté en amont par nos services spécialisés.

Enfin, les acteurs du monde maritime contribuent à la veille situationnelle au travers d'initiatives comme la coopération navale 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, et tout particulièrement la poursuite du projet CISE engagé par l'Union européenne dans le cadre de la politique maritime intégrée, afin de transformer le résultat des projets expérimentaux antérieurs en réseau opérationnel.

#### **AXES D'EFFORT :**

***- Soutenir les initiatives de partage de l'information maritime aux niveaux national, interallié et européen, notamment CISE, 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 en utilisant l'offre disponible en matière de services de surveillance fournie par les Agences européennes.***

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> AIS (*Automatic Identification System*), radars...

<sup>14</sup> SAT-AIS (AIS satellitaire), LRIT (*Long Range Identification and Tracking*), VMS (*Vessel Monitoring System* – navires de pêche), imagerie...

<sup>15</sup> EUROSUR (système de surveillance des frontières de l'espace Schengen), SEG (système de l'agence européenne de sécurité maritime), MARSUR (réseau des marines européennes).

- **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, risque de pêche illégale ou pillage 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 coordination<sup>10</sup>, les administrations de la 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 en matière de sûreté, ce droit peut être suspendu temporairement dans des zones déterminées de la mer territoriale si des éléments laissent supposer une atteinte imminente à leur rencontre. Par ailleurs, l'article 27 de la Convention encadre la compétence juridictionnelle en matière pénale de la France pour toute infraction commise à bord d'un navire battant pavillon étranger passant dans la mer territoriale, 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.

**2013** : Dans la ZEE de l'île d'Europa (canal du Mozambique) la frégate de surveillance Nivôse surprend un navire de prospection sismique battant pavillon étranger et son bâtiment accompagnateur. Le navire ne disposant pas d'une autorisation française, ordre a été donné au capitaine de relever ses appareils de mesures et de quitter les eaux françaises sans préjudice des suites judiciaires et diplomatiques.

**2018** : Un événement similaire a eu lieu dans la ZEE de la Martinique, avec la détection par le CROSS Antilles-Guyane d'un navire de prospection sismique en opération sans autorisation. Une mission de survol pour les Douanes et de relevé du comportement du navire a été déclenchée et ordre lui a été donné de quitter la ZEE en parallèle de démarches diplomatiques auprès de l'Etat 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 lorsque cela est opportun, la publicité des suites judiciaires et diplomatiques consécutives à une violation de nos espaces.**

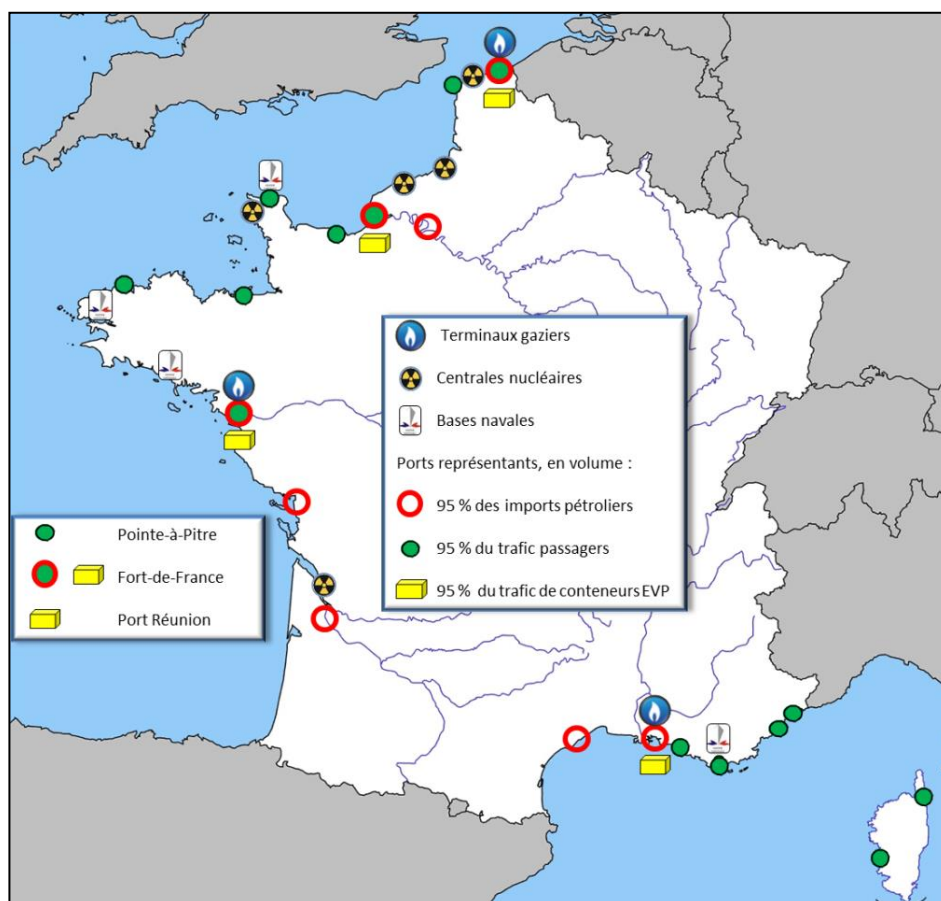
## Prévenir les menaces maritimes contre le territoire



Le territoire national peut être ciblé depuis la mer. Face à toutes formes de menaces maritimes, la DMT<sup>16</sup> constitue le cadre permanent permettant d'assurer dans les approches maritimes et sur le littoral la sécurité du territoire national. Pour la prévention et la protection face à la menace terroriste, le Premier ministre peut décider de la mise en œuvre d'une posture renforcée dans le domaine maritime du plan VIGIPIRATE<sup>17</sup>. La neutralisation des ports et installations portuaires, 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 gaziers<sup>18</sup> ou chimiques sont des cibles potentielles au même titre que ceux recevant les navires de croisière ou les navires-rouliers à passagers. Des infrastructures critiques<sup>19</sup> 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 maritimes nécessite des échanges réguliers entre ces autorités et les gestionnaires des sites, dans le cadre du continuum sécurité mer-terre.

L'instruction interministérielle relative à l'organisation et à la coordination de sûreté maritime et portuaire<sup>20</sup> précise les modalités de ce continuum. A cet effet il présente les principes et la gouvernance applicables ainsi que les mesures de vigilance, de prévention, de protection, de réaction permettant d'y répondre et de renforcer ainsi la résilience de ce secteur : dispositifs particuliers 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 ponctuels



<sup>16</sup> DMT : défense maritime du territoire

<sup>17</sup> Plan gouvernemental de vigilance, de prévention et de protection face aux menaces d'actions terroristes « Vigipirate » du 1<sup>er</sup> décembre 2016.

<sup>18</sup> Accueillant du gaz naturel ((GNL), de pétrole (GPL) ou éthylène (GEL) à l'état liquide.

<sup>19</sup> Bases navales, centrales nucléaires, sites SEVESO, centre spatial de Kourou, aéroports internationaux (Nice, Marseille, Ajaccio, Tahiti, La Réunion, Martinique, Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon...)

<sup>20</sup> Instruction n° 230/SGDSN/PSE/PSN/NP du 27 juin 2018 relative à l'organisation et à la coordination de la sûreté maritime et portuaire.

d'équipes de protection des navires à passagers (EPNAP), présence permanente de PSMP<sup>21</sup> de la gendarmerie maritime dans certains ports, gradation des mesures du code ISPS<sup>22</sup> pour les navires et installations portuaires concernés par un trafic international, stratégie relative à la gestion des risques en matière douanière et à la sécurisation de la chaîne d'approvisionnement<sup>23</sup> ...

Si la menace activiste nationale est toujours latente, notamment chez les antinucléaires, elle demeure faible en termes d'impact potentiel. En revanche, la France est directement ciblée dans les messages des groupes radicaux tels qu'Al-Qaïda ou Daech qui, par le biais de la mouvance islamiste endogène, peuvent toujours rechercher la déstabilisation de notre territoire avec un impact majeur sur nos intérêts. La lutte contre cette menace prend forme dans le plan d'action contre le terrorisme (PACT) présenté par le Premier ministre en juillet 2018. À cet égard, la Méditerranée, la Manche et la mer du Nord apparaissent particulièrement sensibles au regard de leurs trafics maritimes.

**AXES D'EFFORT :**

- Renforcer la sûreté de nos ports d'intérêt majeur.**
- Poursuivre la coordination de l'ensemble des acteurs concernés dans l'appréciation de la menace provenant de la mer (aux niveaux national et local).**
- Etablir des scénarios de résilience dans les ports après un évènement majeur.**
- Anticiper et suivre l'évolution des modes d'action terroristes susceptibles de viser le domaine maritime et portuaire. Réévaluer régulièrement les situations de référence et les mesures envisagées pour y répondre.**

<sup>21</sup> Pelotons de sûreté maritime et portuaire.

<sup>22</sup> « *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, par la directive 2005/65 (CE). Décidée par le Premier ministre, la 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.

<sup>23</sup> 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.*

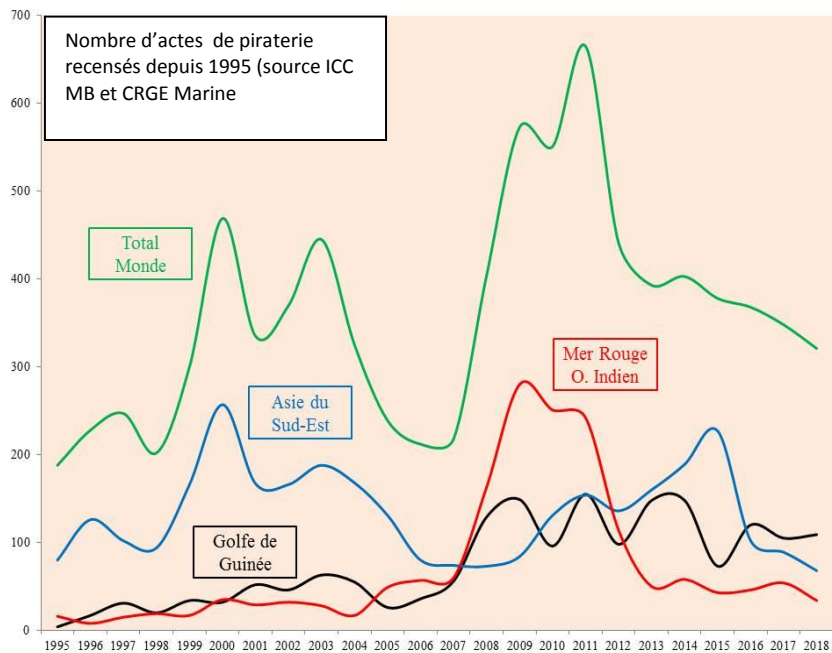
*La protection des personnes, des biens, et plus largement des activités pratiquées en mer, nécessite donc une politique adaptée à chaque menace. L'emploi de l'ensemble du spectre des actions possibles, de l'anticipation à l'intervention, permet ainsi de renforcer la sécurité de la navigation.*

## Lutter contre la piraterie



La piraterie et le brigandage maritime<sup>24</sup> 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 navires<sup>25</sup>.

Aucune attaque réussie n'a été recensée entre 2012 et 2016 au large des côtes somaliennes. On a certes observé en 2017 une légère reprise mais cette piraterie résiduelle ne remet pas en cause le constat d'un phénomène qui demeure contenu dans la corne de l'Afrique : c'est notamment le résultat de l'action conjuguée de l'opération EUNAVFOR Atalante et de l'opération de l'OTAN *Ocean Shield*. Globalement, l'année 2017 témoigne d'une baisse de la piraterie à l'échelle mondiale avec 180 actes recensés contre 191 incidents en 2016, soit le plus bas niveau depuis près de 20 ans. Ce constat plutôt optimiste doit



néanmoins être relativisé car les premières tendances de 2018 ne sont pas bonnes : les données font état de 156 incidents enregistrés en septembre, une statistique bien supérieure aux 121 incidents enregistrés en septembre 2017, ce qui laisse présager une augmentation des nombres d'attaques pour l'année 2018. Ainsi, dans le Golfe de Guinée : le nombre d'actes de piraterie et de brigandage se stabilise à un niveau élevé tandis que ces actes se traduisent de plus en plus systématiquement par des enlèvements violents. Enfin, certaines zones, où la menace terroriste et la piraterie se conjuguent, méritent une vigilance particulière, telles que l'Est du Sabah, le Sud de la mer de Sulu et les Philippines. Une dizaine d'attaques ont été recensées entre janvier et août 2017, en mer de Sulu.

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

**Le 30 juillet 2017**, un capitaine français a été kidnappé à bord de son navire de commerce sous pavillon étranger et retenu en otage durant près de quinze jours, avant d'être libéré.

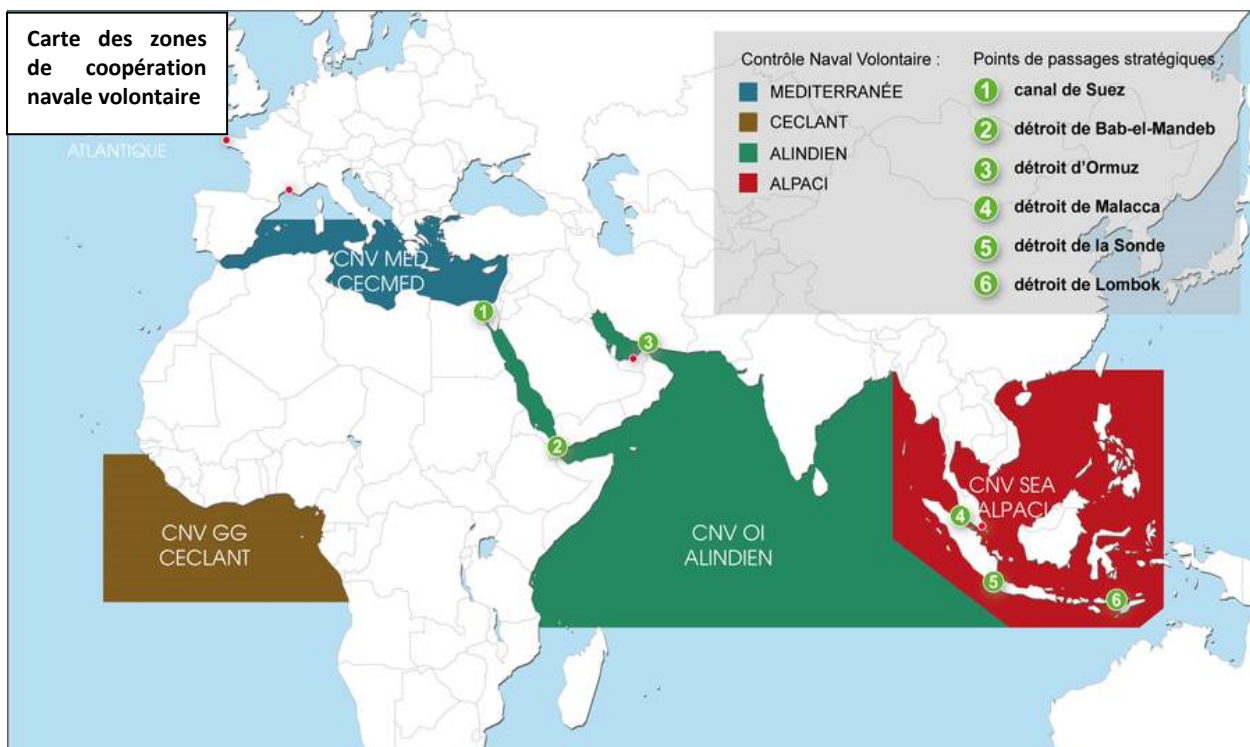
prévention qui ont permis de réduire le nombre d'attaques. En outre, la France promeut le développement de plusieurs solutions technologiques innovantes de détection et de protection et autorise, sous conditions, l'embarquement de gardes armés privés sur les navires battant pavillon français<sup>26</sup>. Les équipes de défense et d'interdiction maritime (EDIM) 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.

<sup>24</sup> Seuls les faits commis au-delà de la mer territoriale relèvent de la piraterie. En deçà, il s'agit de brigandage maritime.

<sup>25</sup> Vraquiers (25 %), cargos, pétroliers, chimiques, 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 %)

<sup>26</sup> Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires.

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 qui précise les stratégies de réponse envisageables) et se réserve le droit, en fonction des circonstances, de faire comparaître les pirates ayant porté atteinte à ses intérêts devant une juridiction française<sup>27</sup>.



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 la coopération navale volontaire (CNV)<sup>28</sup> dans des zones particulières (cf. carte). Celui-ci, fondé sur un protocole librement et volontairement négocié entre les armateurs et la marine nationale, constitue un équilibre de services échangés dans le but d'accroître la sécurité des navires dans les zones où elle pourrait être compromise et d'assurer le maintien des flux d'échanges nécessaires à la vie nationale. Le centre de coopération et de sensibilisation en information maritime (MICA Center<sup>29</sup>), de la marine nationale, est chargé d'assurer en permanence le mécanisme d'échange avec le monde maritime civil.

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 Yaoundé<sup>30</sup>) 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 européenne<sup>31</sup>. 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 maritime<sup>32</sup> et en Océan indien à la montée en puissance de centres régionaux<sup>33</sup> en particulier en tant qu'État membre de la Commission de l'océan Indien et partenaire du

<sup>27</sup> Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer.

<sup>28</sup> Instruction interministérielle n° 1094/SGDN/PSE/PPS/CIPRS du 27 juin 2001

<sup>29</sup> Créé par décision N° 1147/ARM/EMM/ORG du 10/07/2017

<sup>30</sup> Architecture interrégionale de sûreté maritime reposant sur quatre niveaux : interrégional, régional, multinational et national.

<sup>31</sup> Mission régionale civile de PSDC « EUCAP NESTOR », programmes régionaux de la Commission européenne (MARSIC, MASE...).

<sup>32</sup> Projet FSP ASECMAR de coopération et de formation du ministère des Affaires étrangères et du Développement international.

<sup>33</sup> Centres de formation et de partage de l'information (Code de conduite de Djibouti), installations 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.

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 internationales<sup>34</sup>, tout en rappelant que c'est à terre que se règlera le problème de la piraterie, en arrêtant les commanditaires notamment.

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.

#### **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 de la coopération navale 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.**

## **Prévenir le terrorisme maritime**



La France est nommément désignée comme cible prioritaire par les principaux groupes terroristes internationaux. Contrairement à la piraterie<sup>35</sup>, nos navires d'État sont susceptibles d'être 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 modes d'action est variée : perturbation de nos flux d'approvisionnements énergétiques, tuerie ou 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 par exemple les navires de croisière si l'on considère l'essor du tourisme en Méditerranée. À l'horizon 2025, la menace devrait demeurer très élevée et les zones côtières des États faillis 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 et ratifié la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention

<sup>34</sup> Union européenne (Stratégie pour le golfe de Guinée), OMI, groupe des Amis du golfe de Guinée du G7...

<sup>35</sup> Des coopérations ponctuelles entre pirates et terroristes ne sont toutefois pas à exclure.

« SUA »)<sup>36</sup> et son protocole additionnel qui permettent à chaque État Partie d'exercer sa juridiction pour les actes de terrorisme commis en haute mer contre ses intérêts.

Les mesures du plan VIGIPIRATE et du code ISPS<sup>37</sup>, ainsi que le dispositif ICS<sup>38</sup> 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 (y compris en déployant en Méditerranée des moyens en soutien associé de l'opération OTAN de sûreté maritime *Sea-Guardian*). Pour aller plus loin, la France est active dans la recherche d'accords intergouvernementaux relatifs à la sûreté maritime et portuaire, notamment avec le Royaume-Uni. Cette volonté franco-britannique commune de conjuguer leurs efforts a été officiellement annoncée en janvier 2018, à l'occasion du sommet de Sandhurst. De la même façon, des négociations sont en cours avec des États riverains de la Méditerranée dont les ports sont une destination régulière pour les navires à passagers sous pavillon français. Lors d'une attaque visant nos intérêts ou se déroulant dans nos espaces sous souveraineté, la France est susceptible de mettre en œuvre le plan PIRATE-MER, révisé en 2017, offrant aux plus hautes autorités de l'État un choix de stratégies de réponse, pouvant inclure une reprise de vive force qui repose sur l'expertise des forces spécialisées du Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale (GIGN), des commandos marine et des équipages d'hélicoptères des forces armées en matière de contre-terrorisme maritime. La *capacité nationale de renfort pour l'intervention à bord des navires*<sup>39</sup> apporte désormais une réponse sur le plan « *santé secours* » adaptée aux nouveaux modes d'actions terroristes. La mise en œuvre de la CAPINAV dans les Outre-mer constitue à ce titre un enjeu majeur dans le cadre de la protection des navires et des personnes.

Dans un souci d'efficacité, considérant la typologie des attaques terroristes perpétrées à terre depuis 2016, dont certaines l'ont été sans armes à feu, les missions des équipes de protection privées des navires (EPPN) ont été étendues, sous certaines conditions, à la prévention et la lutte contre le terrorisme, en tout point des océans, y compris dans nos eaux territoriales avec l'autorisation du représentant de l'État en mer.<sup>40</sup>

D'un point de vue réglementaire, la France a débuté, sous l'égide du Ministère chargé des transports, des travaux de refonte complète du dispositif de sûreté portuaire et d'accès aux navires, avec pour objectif d'y intégrer un véritable continuum de sûreté ligne-navire-terminal, dans lequel sont engagés ensemble tous les acteurs (État, exploitants de ports et d'installations portuaires, armateurs).

**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.

**Septembre 2016 et janvier 2017\*** : Attaques par WBIED (water borne improvised explosive device) de navires militaires émiriens et saoudiens.

**Octobre 2017\*** : même type d'attaque à l'encontre de navires américains.

**2018\*** : plusieurs attaques contre des pétroliers saoudiens et un vraquier turc naviguant au sud de la Mer rouge, attribuées aux rebelles Houthis.

\* : actions qui peuvent cependant s'apparenter à des actes de guerres

<sup>36</sup> Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, conclue à Rome le 10 mars 1988, et son protocole additionnel, de 2005, visant notamment la piraterie et le terrorisme maritime pour les navires.

<sup>37</sup> (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.

<sup>38</sup> « *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).

<sup>39</sup> La CAPINAV est créée par le décret 2016-1475 du 2 novembre 2016. Adaptée aux opérations de contre-terrorisme maritime, la CAPINAV constitue un véritable réservoir de « forces » spécialisées et non spécialisées, militaires ou non, que l'autorité en charge de l'opération sera libre d'engager. Le bataillon de marins pompiers de Marseille (BMPM) se distingue en offrant du personnel militaire aérocordable et formé à l'intervention sous menace balistique.

<sup>40</sup> Article 11 de la loi 2017-258 du 28 février 2017 relative à la sécurité publique

Enfin, la France a inscrit dans sa loi<sup>41</sup> la création d'un « système national de centralisation des données des dossiers passagers du transport maritime », permettant l'exploitation par les services de sécurité, avant l'appareillage du navire, des données d'enregistrement des passagers collectées par les compagnies de transport maritime et assurant ainsi la sécurité des passagers empruntant des navires de transport maritime, en provenance ou à destination d'un port français.

**AXES D'EFFORT :**

- **Développer l'échange d'information dans le domaine maritime entre les opérateurs privés et l'État ;**
- **Réduire la vulnérabilité des navires ;**
- **Optimiser la continuité du contrôle des flux embarquant : équipages, passagers, véhicules, fret ;**
- **Approfondir les coopérations avec les acteurs maritimes ;**
- **Consolider la CAPINAV en métropole et développer cette capacité dans les territoires ultra-marins ;**
- **Conduire une étude sur le renforcement des capacités de contre-terrorisme maritime outre-mer ;**
- **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 ;**
- **Assurer la mise en œuvre effective dans les plus brefs délais du « PNR 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. Le secteur du transport maritime, qui a engagé depuis quelques années une numérisation à marche forcée, y est de plus en plus exposé.

Parmi les éléments du secteur les plus sensibles aux cybermenaces, on trouve en premier lieu l'informatique embarquée, constituée des systèmes industriels et des automates omniprésents sur les navires ainsi que des systèmes critiques tels que ceux liés à la navigation, la propulsion ou la sécurité. Autrefois totalement isolés une fois en mer, ces SI sont désormais de plus en plus connectés, notamment à des fins de télédiagnostic et de maintenance à distance, dans le cadre d'offres de service connectés à valeur ajoutée de plus en plus souvent proposées par les équipementiers ou les opérateurs de télécommunications satellitaires.

Points nodaux multimodaux, les ports constituent également un 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.

<sup>41</sup> Article 14 de la loi 2017-1510 du 30 octobre 2017 sur la sécurité intérieure et la lutte contre le terrorisme

Enfin, la navigation et la sécurité nautique reposent sur de multiples dispositifs<sup>42</sup> dont certains semblent particulièrement vulnérables. C'est notamment le cas de l'AIS<sup>43</sup>, 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. C'est aussi le cas de l'ECDIS<sup>44</sup>, 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. Le système GPS est également vulnérable et des attaques en brouillage et en leurrage, relativement simples à réaliser, ont pu être démontrées à plusieurs reprises.

Ainsi, face à la rapide progression de l'exposition du secteur aux risques cyber, le monde maritime dans toutes ses composantes ne peut plus faire l'économie d'un engagement résolu dans la voie de la cybersécurité.

La prise de conscience de ces enjeux par les grands acteurs du secteur est d'ailleurs désormais bien réelle. La cybersécurité fait systématiquement l'objet d'interventions lors des conférences et manifestations en lien avec le maritime. Certaines organisations ont produit des guides ou des projets de normes en la matière. Les formations aux métiers du secteur intègrent peu à peu des sensibilisations aux enjeux cyber. La certification cyber des navires est également en passe de se développer, après qu'un chantier naval coréen majeur a livré, en mai 2017, le premier navire – un gazier – bénéficiant d'une certification cyber, délivrée par une société de classification britannique. Enfin, la cyberattaque mondiale du 27 juin 2017 (généralement désignée par « cyberattaque NotPetya »), qui a gravement affecté l'activité de la compagnie danoise Maersk, a provoqué une onde de choc parmi les acteurs du transport maritime.

Si les risques associés à la dépendance aux technologies numériques sont désormais bien assimilés, force est de constater que les réponses concrètes des opérateurs se mettent en place de manière très progressive. Il est vrai que la tâche est immense et difficile. Les systèmes d'information qui équipent les navires actuellement en service et qui ne seront pas remplacés avant plusieurs années voire décennies, sont pour la plupart très difficiles à sécuriser en l'état. De surcroît, les normes sur lesquelles repose la conception des systèmes tels que l'AIS et l'ECDIS devront également évoluer avant que l'utilisation de nouveaux protocoles sécurisés ne puisse se généraliser.

Au vu de ce constat, les initiatives réglementaires sont nécessaires pour accélérer la prise en compte d'une meilleure cybersécurité. Au niveau national, la loi de programmation militaire du 18 décembre 2013 a constitué une première réponse à ces enjeux, même si elle ne concerne qu'une partie des acteurs du secteur maritime<sup>45</sup>. Un arrêté du Premier ministre, publié en août 2016, a concrétisé ces dispositions, en précisant notamment les règles de sécurité qui doivent s'appliquer aux systèmes d'information les plus critiques des opérateurs d'importance vitale (OIV).

Plus récemment, la directive européenne sur la sécurité des réseaux et des SI<sup>46</sup>, dite « directive NIS », largement inspirée de la réglementation française sur la cyber sécurité, a été adoptée en juillet 2016. Sa transposition en droit français s'est achevée à l'automne 2018. Elle fournit un cadre complémentaire pour renforcer la

**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.

**2014** : La société NCC démontre qu'il est possible d'accéder et de modifier les cartes présentes dans l'ECDIS sans en avoir l'autorisation.

**2016** : Les responsables sud-coréens accusent la Corée du Nord d'avoir conduit une attaque par brouillage maritime du système GPS durant une semaine qui a fortement perturbé le trafic.

**27 juin 2017** : cyber attaque mondiale NotPetya, qui a également touché le secteur maritime.

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

<sup>43</sup> « *Automated Identification System* » qui s'appuie sur le positionnement par satellites (GPS, GLONASS, COMPASS, GALILEO...).

<sup>44</sup> « *Electronic Charts Display Information System* » (ECDIS) autrement dit de la cartographie électronique.

<sup>45</sup> 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).

<sup>46</sup> Directive (UE) 2016/1148 du Parlement et du Conseil du 6 juillet 2016 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'Union

cybersécurité du transport maritime au-delà des seuls OIV et pourra notamment s'appliquer à des compagnies maritimes, des logisticiens, des transitaires, etc.

L'effort doit également porter sur les SI embarqués au sein des navires, qui n'entrent pas dans le périmètre des deux réglementations évoquées (études et corrections des vulnérabilités, prise en compte de la sécurité des SI dès la phase de conception, conseil aux armateurs...).

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<sup>47</sup>, mais aussi en tenant compte des réflexions conduites par les sociétés de classification et les assureurs du secteur maritime.

**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.***

---

<sup>47</sup> A la suite du travail collaboratif réalisé par l'ANSSI et la DAM, plusieurs guides et recommandations ont été publiés et soumis à l'OMI, et des actions de formations mises en œuvre.



# 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.*

*Soutenue par l'accroissement de la culture de coca en Colombie, la production mondiale de cocaïne atteint des niveaux record. En 2016, l'ONUDC estimait la production annuelle à 1410 tonnes, soit une augmentation de 25 % par rapport à 2015. En parallèle, les saisies connaissent une hausse similaire à celle de la production (+23%), avec 1129 tonnes saisies à travers le monde en 2016, ce qui représenterait 80 % de la production estimée. La production mondiale d'opium a bondi de 65 % entre 2016 et 2017, pour s'établir à 10 500 tonnes, soit le niveau le plus élevé enregistré depuis que l'ONUDC a commencé à surveiller la production mondiale d'opium au début du XXI<sup>e</sup> siècle.*

*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 et bientôt climatiques 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. La crise migratoire en Méditerranée qui a connu un pic en 2015 témoigne de cette situation où l'ensemble de ces trafics se croisent.*

*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 multi vecteurs, 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 comme l'extension récente de la compétence de la gendarmerie nationale à la haute mer à bord des navires battant pavillon français<sup>48</sup>.*

---

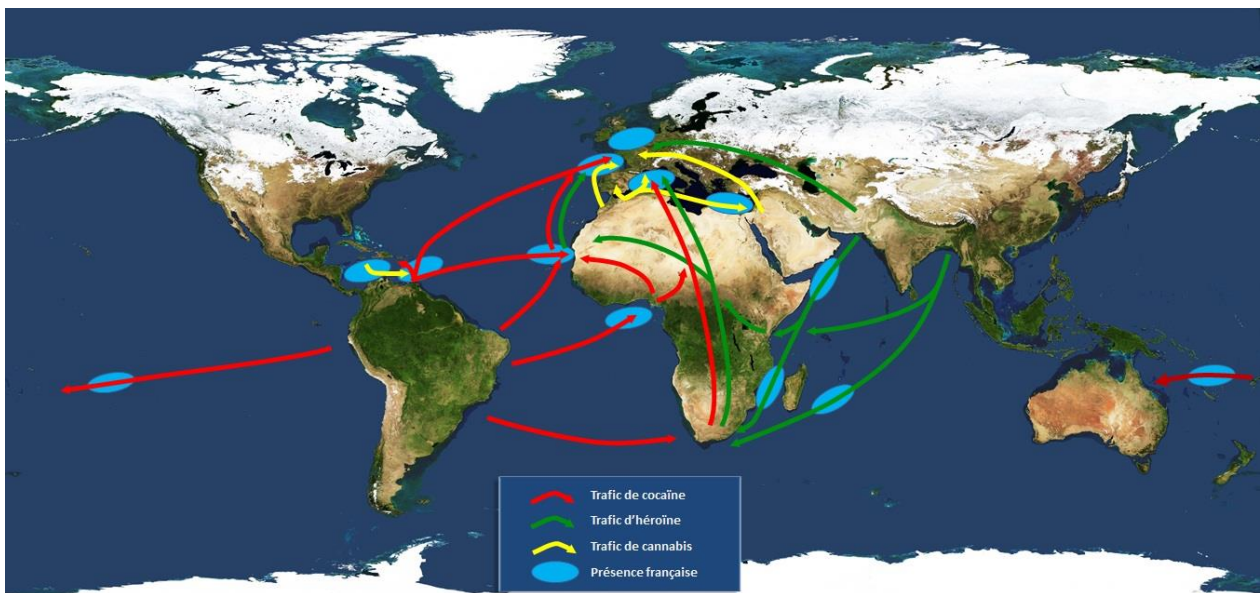
<sup>48</sup> Article 42 de la Loi de programmation militaire no 2018-607 du 13 juillet 2018.

## Déstabiliser les trafics de stupéfiants



Dissimulés dans les flux logistiques acheminés par les navires de commerce ou à bord de navires dédiés (pêche, plaisance ou 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 de Washington (CITES<sup>49</sup>), 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, Colombie, Pérou, Bolivie, Maroc...), cependant les trafiquants adaptent en permanence leur logistique (routes, vecteurs<sup>50</sup> et modes opératoires<sup>51</sup>), étendent ou créent de nouvelles zones de production et de consommation pour développer leurs activités.



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, océan Indien, Méditerranée, Afrique de l'Ouest ...). À cet effet, tout en utilisant les instruments juridiques internationaux pertinents<sup>52</sup>, la France a adapté 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, le mécanisme de la « dissociation » permet de traiter séparément la cargaison, le

<sup>49</sup> « 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.

<sup>50</sup> En 2018, au moins deux submersibles ou semi-submersibles ont été interceptés : 1 tonne de cocaïne en avril par les autorités du Guatemala en avril 2018 et plus de 500 kg de cocaïne par les forces navales du Salvador.

<sup>51</sup> La technique dite du « drop off » consiste ainsi à jeter à la mer à proximité des côtes des ballots de stupéfiants, qui sont ensuite récupérés par de petites embarcations. Ces ballots sont parfois équipés de trackers GPS.

<sup>52</sup> 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.

navire et l'équipage appréhendés dans des zones éloignées comme l'Océan Indien avec un succès incontestable : depuis janvier 2018, la Marine a procédé à l'interception et la destruction de près d'une tonne et demie d'héroïne et de dix tonnes de haschich dans l'océan Indien en mettant à profit ce dispositif. 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 poursuites engagées devant les juridictions françaises afin de pouvoir démanteler les filières d'approvisionnement et d'écoulement. 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-S<sup>53</sup>, MAOC-N<sup>54</sup>, CECLAD-M<sup>55</sup>...) ou via les réseaux MARINFO et YACHTINFO. Cette coopération s'exprime également par la participation de moyens français aux opérations multinationales dédiées dans les Caraïbes, en Méditerranée ou dans l'Océan Indien 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.

Dans la zone Antilles Caraïbe, le Centre interministériel de formation anti-drogue (CIFAD) basé à Fort de France (Martinique) dispense des formations sur les thématiques de la lutte contre le trafic de produits stupéfiants et le blanchiment d'argent aux forces de sécurité (policiers, gendarmes, douaniers, garde-côtes, forces armées) et aux magistrats des pays voisins. Ces interventions renforcent notre partenariat régional avec des pays producteurs ou « de rebond » fortement impactés par ce trafic, confortent l'action des Attachés de Sécurité Intérieure et appuient les interventions opérationnelles des forces françaises. Les formations dispensées par le CIFAD s'insèrent également dans des programmes européens ou de l'ONUUDC sur la zone.

La saisie de plus de 6,2 tonnes de cocaïne dans l'océan Pacifique en 2017 témoigne du développement de nouvelles routes maritime ou de routes préexistantes afin d'écouler vers des marchés toujours en expansion une offre abondante. 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*, pneumatiques, bateaux de pêche ou cargos) 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. Les organisations criminelles ont su tirer parti de l'accroissement des flux maritimes commerciaux et de l'expansion de la conteneurisation pour développer de nouveaux schémas logistiques. Le vecteur conteneurisé constitue désormais le principal mode d'acheminement de la cocaïne en Europe. En 2017, 170 tonnes de cocaïne ont ainsi été saisies au niveau mondial sur ce vecteur, dont 86 tonnes destinées au marché européen. Dans tous les cas, la détection des flux le plus en amont possible, l'échange de renseignements et la coopération opérationnelle demeurent primordiaux. A cet égard un approfondissement de la coopération dans la lutte contre le trafic maritime à travers notamment le dispositif de l'accord de San José constitue un outil utile pour améliorer les capacités conjointes de lutte contre les trafics illicites. Cela implique également une surveillance des transbordements, les traversées de l'Atlantique s'effectuant parfois par rebonds successifs entre plusieurs vecteurs de nature différente ou par largage de ballots au large des côtes (drop off).

---

<sup>53</sup> « *Joint InterAgency Task Force-South* » - centre américain interarmées et interministériel (Key West en Floride).

<sup>54</sup> « *Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics* » - Centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants (Lisbonne).

<sup>55</sup> Centre de coordination de la lutte anti-drogue en Méditerranée (Nanterre).

L'Espagne, première porte d'entrée pour le trafic de résine de cannabis, en Méditerranée a pris la mesure de l'intensification du trafic des *pateras* en Mer d'Alboran et dans le détroit de Gibraltar, en rendant illégale le 26 octobre 2018 la possession d'embarcation semi-rigide susceptible de s'y livrer. Cette intensification va de pair avec une escalade de la violence lors des interceptions de *go-fast*. Plusieurs saisies significatives ont également été réalisées à bord de navires de commerce en Méditerranée orientale<sup>56</sup>. On constate par ailleurs une recrudescence du trafic inter-îles d'herbe de cannabis aux Antilles. En 2018, plus de 800 kg d'herbe de cannabis ont ainsi été interceptés par les autorités françaises dans la zone. En 2017, ce sont 810 kg de cannabis et 390 kg de cocaïne qui ont été saisis dans cette zone par des moyens de l'Etat. La proximité géographique de cette zone de transit avec les zones de production de cocaïne nécessite la définition d'une réponse différenciée pour les Antilles françaises. La mise en place de moyens de détection par radar et par des moyens aériens dédiés dans la zone combinés à des moyens d'intervention par mer et par terre permettrait d'améliorer nos capacités d'interception.



Quantités de produits stupéfiants retirés du marché par action en mer des administrations de la FGC

#### AXES D'EFFORT :

- ***Poursuivre l'adaptation de notre corpus juridique et nos modes d'action aux évolutions de la menace en privilégiant l'efficacité opérationnelle par le recours à l'ensemble des outils existants.***
- ***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 européens.***
- ***Renforcer pour ce faire nos coopérations diplomatiques et opérationnelles avec nos partenaires étrangers.***
- ***Maintenir la priorité au ciblage et au renseignement, en corrélation avec nos moyens d'interception et en utilisant l'ensemble des moyens de surveillance disponibles, notamment ceux mis à disposition par les agences européennes.***
- ***Maintenir notre attention sur les signaux faibles quant à l'apparition de nouvelles routes maritimes ou l'essor de zones de consommation pouvant concerner directement les territoires ultra-marins français.***

<sup>56</sup> Ainsi, en mars 2018, les garde-côtes grecs ont saisi 1,3 tonnes de cannabis sur un remorqueur allant de Chypre vers l'Espagne avec un équipage composé de 4 Syriens. En décembre 2018, les garde-côtes grecs ont également saisi 6,5 tonnes de résine de cannabis et plus de 3 millions de comprimés de captagon à bord d'un cargo battant pavillon syrien. L'équipage était essentiellement composé de ressortissants syriens.

## 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 embargos<sup>57</sup> 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 contribue 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 efficaces<sup>58</sup>, 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 contiguë) ou dans les ports.

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 usage<sup>59</sup>) contribuant à la prolifération d'armes de destruction massive et de leurs vecteurs<sup>60</sup> 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 et l'Iran – 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 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 (PSI)*, 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

<sup>57</sup> Une vingtaine de pays ou de forces non gouvernementales sont concernés.

<sup>58</sup> Adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies le 2 avril 2013, il est entré en vigueur le 24 décembre 2014.

<sup>59</sup> 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.

<sup>60</sup> Résolution n° 1540 (2004) du Conseil de sécurité des Nations Unies : armes nucléaires, biologiques ou chimiques, missiles balistiques...

modernisation. Ce plan interministériel mobilise l'ensemble des administrations afin de procéder à l'interception et à la saisie de biens proliférants<sup>61</sup>. Un plan gouvernemental similaire existe également pour l'interception d'équipements conventionnels. 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 :**

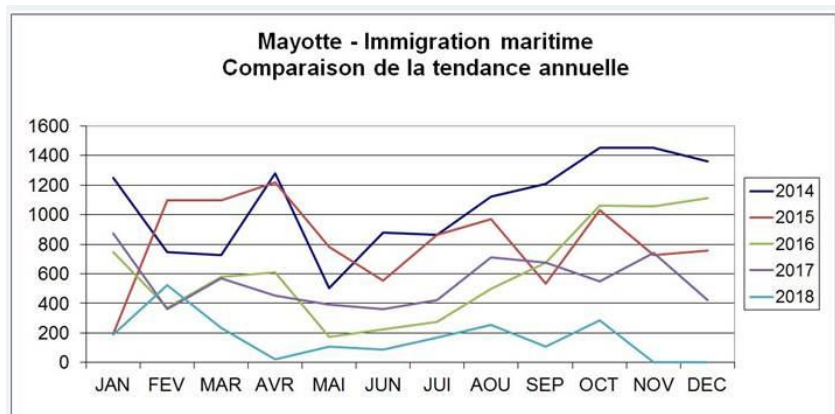
- **Développer les actions de coopération avec nos principaux alliés et partenaires européens.**
- **Favoriser l'universalisation du TCA et aider les pays à le mettre en œuvre, notamment sur les flux maritimes (contrôle du transit et du transbordement).**
- **Promouvoir les bonnes pratiques avec le secteur 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. De provenances diverses, ils se concentrent principalement dans les pays du sud et de l'est 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 adaptent leur mode opératoire aux dispositifs mis en œuvre par l'UE. Directement touchée dans le passé<sup>62</sup>, la métropole est toujours indirectement impactée par ces flux massifs au travers des seconds mouvements<sup>63</sup>. 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 terre<sup>64</sup> et seuls les passeurs présumés peuvent être appréhendés en haute-mer<sup>65</sup> en vue d'un traitement judiciaire approprié une fois débarqués.

Ainsi, les moyens de nos administrations, basés à Mayotte, sont mobilisés quotidiennement pour secourir près de 8000 migrants, dont certains dans une situation sanitaire précaire, et appréhender plus de 200 passeurs chaque année. Plus de la moitié des personnes sauvées sont des récidivistes. Bien que très majoritairement Comoriens, le nombre de migrants originaires



d'autres pays croît sensiblement (principalement de Madagascar, un flux se dessine en provenance d'Afrique centrale et occidentale). Cette immigration illégale est un facteur de déstabilisation majeur pour l'île où l'on estime que 60 % de la population est en situation irrégulière. Les faibles perspectives d'accès à l'emploi de ces migrants provoquent d'importants troubles à l'ordre public. La situation guyanaise, dans une échelle moindre,

<sup>61</sup> 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).

<sup>62</sup> Échouement de l'East Sea en 2001 à Saint Raphaël (910 migrants) ou débarquement sur la plage de Paraguanò (Corse) en 2010 (124 migrants).

<sup>63</sup> On note toutefois l'apparition d'un trafic transmanche de migrants souhaitant rejoindre les côtes du Royaume-Uni.

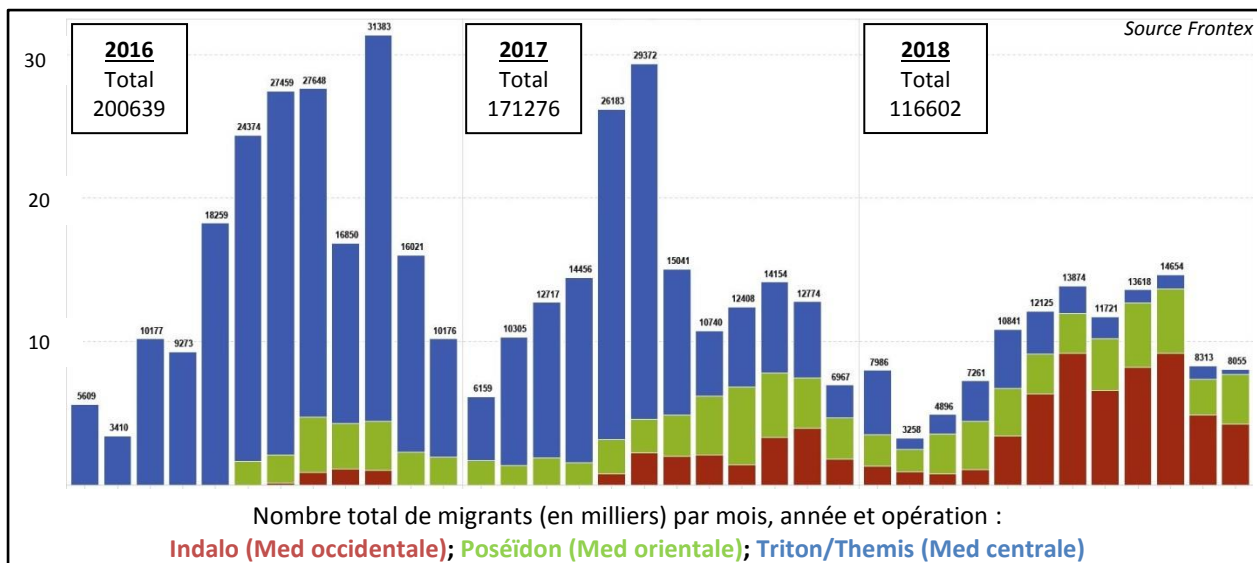
<sup>64</sup> Code sur l'entrée et le séjour des étrangers et du droit d'asile.

<sup>65</sup> Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée dite protocole de Palerme (15 novembre 2000), ou la CNUDM.

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'orpillage illégaux, utilise en effet la voie maritime comme une alternative de plus en plus fréquente aux voies terrestres ou fluviales. Plusieurs affaires d'immigration illégale à la Réunion en provenance du Sri Lanka intervenues en 2018 conduisent à la vigilance sur cette zone.

En Méditerranée, la situation reste extrêmement préoccupante bien que 2018 marque une troisième année de forte baisse des flux. Pour mémoire, 2017 était déjà en baisse de 60% par rapport à 2016, avec 205 000 entrées irrégulières contre 511 000 en 2016. L'action des garde-côtes libyens a pour conséquence directe une baisse du flux en Méditerranée centrale. L'Espagne connaît quant à elle une forte augmentation des arrivées, devenant la première porte d'entrée de l'Union européenne par voie maritime. 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 (immigration clandestine ou trafics divers). La France soutient par ailleurs des initiatives de coopération bilatérale ou multilatérale avec les États tiers comme le projet européen *Sea Horse Mediterraneo*<sup>[5]</sup>.

Pour répondre aux enjeux sécuritaire et humanitaire sous-jacents, l'Union européenne a adopté plusieurs mesures majeures dont l'adoption en 2016 d'un nouveau règlement qui érige l'agence FRONTEX en Agence européenne de garde-frontières et garde-côtes, et crée une réserve rapide de 1500 hommes. Les moyens financiers et humains de l'Agence seront renforcés par le prochain programme budgétaire de l'UE, ses compétences accrues en matière de retour et de coopération avec les pays tiers dans le cadre de son futur règlement.



L'Agence FRONTEX coordonne la mise à disposition de moyens navals et aériens des administrations de la fonction garde-côtes des différents Etats-membres dans le cadre d'opérations maritimes conjointes. L'Etat hôte héberge un centre de coordination international (ICC) qui coordonne l'action des moyens mis à sa disposition. La France s'est engagée à fournir 180 jours de moyens aéromaritimes (douane principalement mais également Marine nationale) pour soutenir cet effort capacitaire en 2018. Dans le cadre de la PSDC, l'opération Sophia intervient également dans les eaux internationales pour lutter contre les passeurs et les trafics.

En dépit de cette baisse continue du nombre de migrants par voie maritime, la crise migratoire en Méditerranée reste toujours aussi persistante du fait de la difficulté à appliquer pleinement les principes en matière de

<sup>[5]</sup> Réseau d'échange d'information et programme de formation et d'entraînement des pays tiers du sud de la Méditerranée.

recherche et de sauvetage selon les règles internationales afférentes. La France soutient une approche régionale de coopération entre les Etats concernés afin de pouvoir appliquer ces règles de manière coordonnée et de soutenir le développement capacitaire de l'ensemble des pays concernés dans leur composante garde-côtes.

**AXES D'EFFORT :**

- ***Conforter le dispositif maritime de lutte contre l'immigration clandestine à Mayotte.***
- ***Maintenir notre niveau de contribution en moyens aéromaritimes dans les opérations FRONTEX en utilisant les futures opportunités qu'offrira le nouveau règlement de l'Agence.***
- ***Maintenir une capacité propre de surveillance et d'intervention, notamment en Méditerranée tout en utilisant les moyens mis à disposition par les Agences européennes.***
- ***Soutenir le développement de l'expertise et de la capacité de FRONTEX en matière de garde-côtes.***
- ***Anticiper l'émergence de nouvelles routes, notamment outre-mer, pour adapter notre dispositif.***



## 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.*

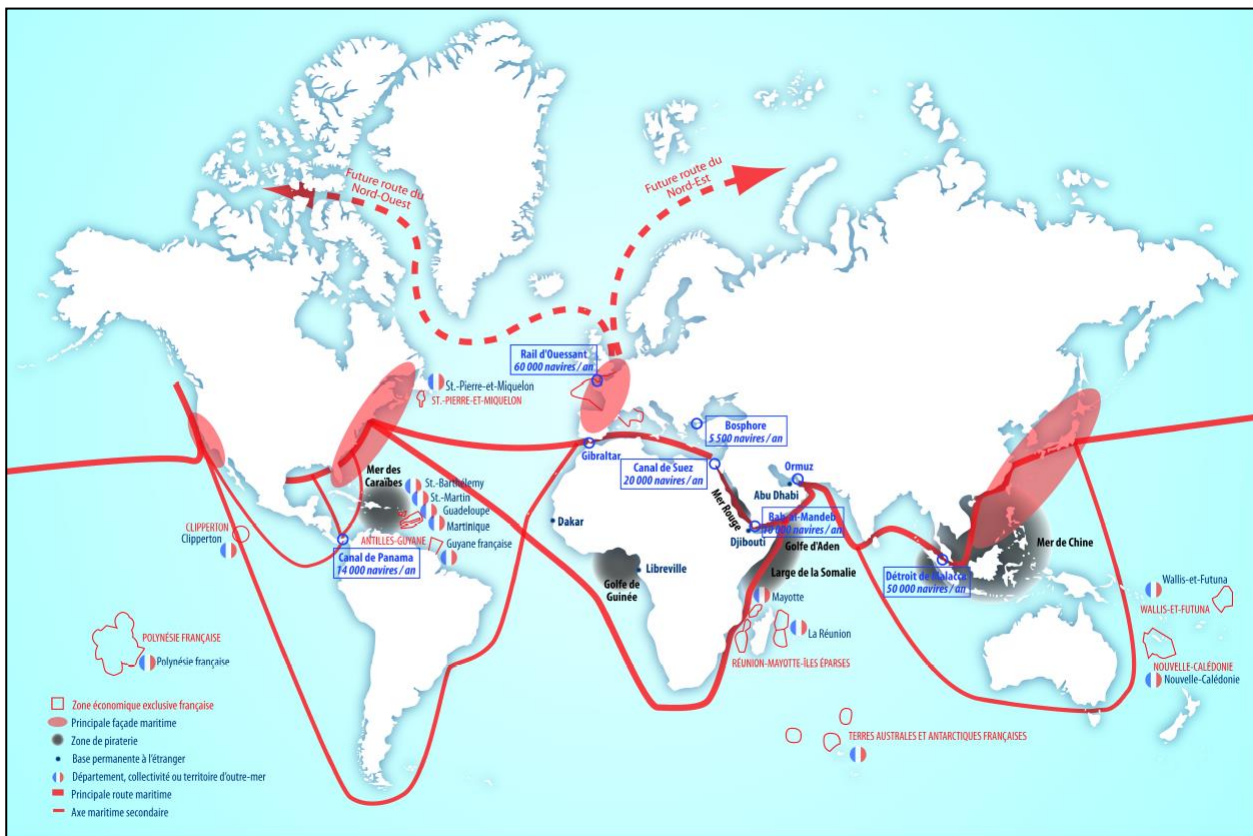
*Les changements climatiques, l'impact environnemental des activités humaines et le respect de nos engagements européens nécessitent enfin une approche particulière dans le domaine maritime. L'exploitation des ressources halieutiques doit en effet répondre à nos besoins propres tout en préservant la biodiversité qui peut être mise à mal par la surexploitation et 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, la France importe par voie maritime la quasi-totalité des produits pétroliers consommés. Le pétrole brut, qui représente annuellement plus de 56 Mt en métropole, est approvisionné dans les ports du Havre, de Marseille et de Saint-Nazaire. Les importations de produits finis, qui s'élèvent à plus de 40 Mt par an, sont également principalement réalisées par voie maritime avec, en complément, un transit par voie routière, par pipeline, ou par voie fluviale depuis les pays frontaliers. Quant au gaz, 20 % de la consommation française sont transportés par méthaniers jusqu'aux terminaux français. La forte demande asiatique, notamment chinoise et indienne, la situation géopolitique de certains pays exportateurs<sup>66</sup> et la diminution des réserves dans certaines régions<sup>67</sup> modifient progressivement la répartition de nos approvisionnements. Ainsi le golfe arabo-persique ne représente plus que 23,5 % 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.



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 Bab-el-Mandeb et d'Ormuz) en termes d'accessibilité et n'offre que peu d'alternatives, notamment pour nos forces basées à Djibouti, aux Émirats arabes unis et en zone Sud de l'océan Indien.

<sup>66</sup> Russie, Iran, Irak, Yémen, Libye, Égypte...

<sup>67</sup> Notamment en mer du Nord.

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.

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 un commerce intercontinental régulier 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 naturel<sup>68</sup>. 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 décennie<sup>69</sup>.

#### **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'électricité<sup>70</sup>, on ne dénombre qu'un seul gazoduc<sup>71</sup>, 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 éoliennes ou hydrolienne en métropole mais également de rechercher 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 mer<sup>72</sup> 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

<sup>68</sup> 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.

<sup>69</sup> La route Pacifique est plus longue (6 à 8 jours supplémentaires), mais évite les zones à risques actuelles.

<sup>70</sup> Actuellement un câble dessert le Royaume-Uni ; un deuxième est en projet.

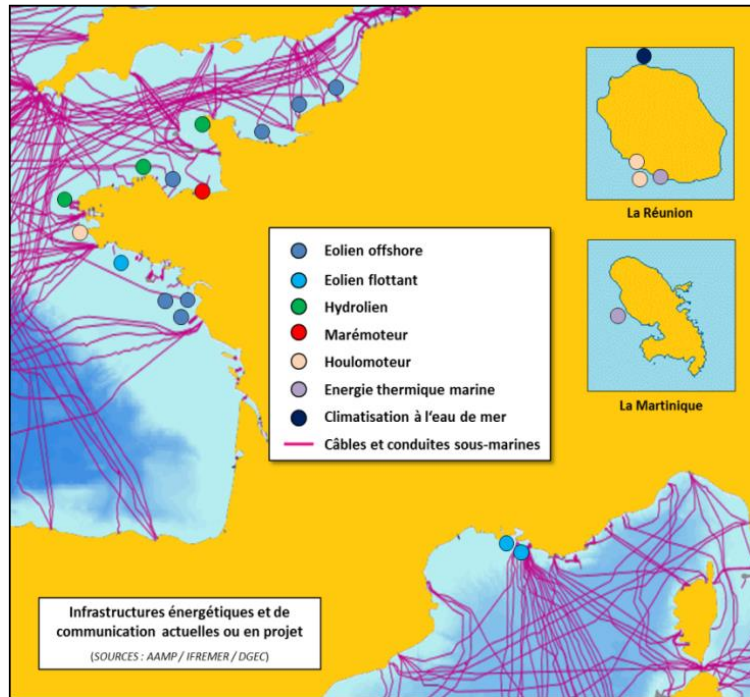
<sup>71</sup> FRANPIPE de Dunkerque à la Mer du Nord.

<sup>72</sup> Préfet maritime en métropole, délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer outre-mer.

planification spatiale marine, la stratégie nationale mer et littoral et les stratégies de façade ou de bassin doivent prendre en compte notre capacité à assurer notre défense et notre sécurité, la liberté de la navigation et la protection de nos intérêts. Cette prise en compte 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, en lien avec les autorités préfectorales du littoral.

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.

Le niveau de menace pesant sur les importantes infrastructures énergétiques fait l'objet d'une attention particulière. 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, de son installation et de son exploitation.



**AXES D'EFFORT :**

- **Intégrer 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 énergétique et de communication, notamment nos câbles sous-marins et leurs atterages**

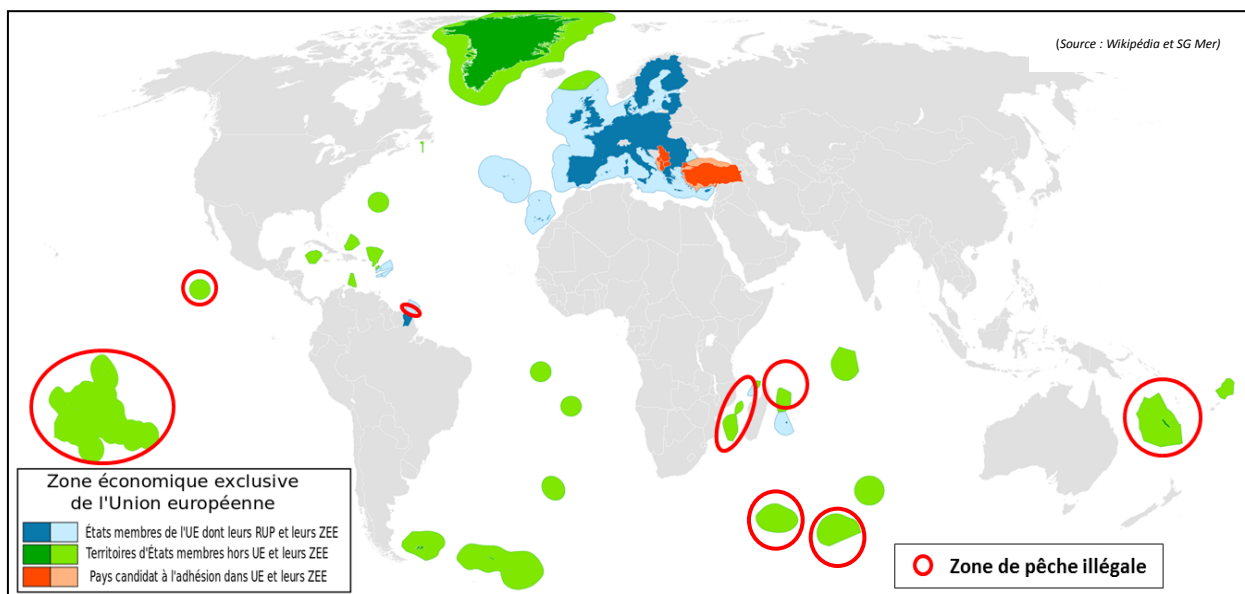
**Préserver l'environnement et nos ressources**



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 années<sup>73</sup>. 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 maritime<sup>74</sup> 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 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 françaises<sup>75</sup>, 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. Des progrès restent toutefois à faire dans la confirmation des pollutions volontaires, tout comme dans la coordination terre/mer. 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 dispositif ORSEC maritime



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, parce qu'elles font l'objet de mesures de gestion et de contrôle pertinentes, définies au niveau national et communautaire, sont riches en espèces halieutiques et font l'objet de convoitises. L'objectif de la politique commune des pêches est de garantir la conservation des ressources biologiques de la mer ainsi que la gestion des pêcheries et des flottes qui exploitent ces ressources. Elle s'applique à l'ensemble des navires battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne et à toutes les eaux de l'Union, tant en métropole qu'Outre-mer. Ainsi, la pêche illégale n'est pas seulement le fait des flottilles battant pavillon des Etats-tiers, et la lutte contre la pêche INN porte sur l'ensemble de la filière, depuis la capture en mer jusqu'à la vente au consommateur. Conformément à la réglementation communautaire et aux engagements internationaux de la France dans le cadre des

<sup>73</sup> Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Konemu (N.-Calédonie), Erika, Dolly (Martinique), Iveoli Sun, Prestige, Adamandas (Réunion), Kea Trader (N.-Calédonie),...

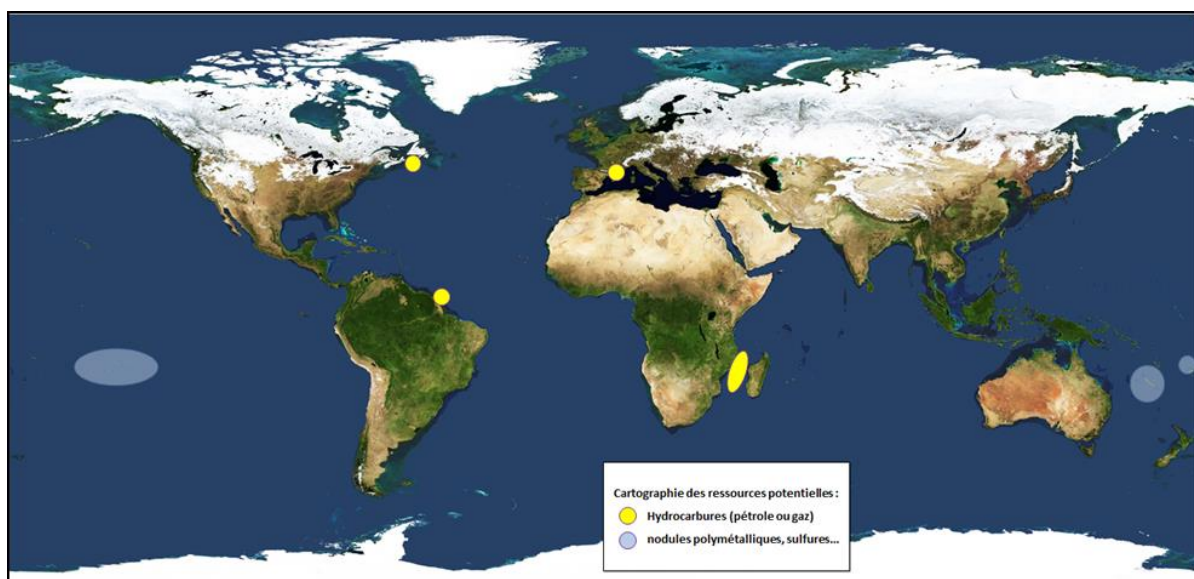
<sup>74</sup> Contrôles de la conformité des navires aux normes exigées, suivi et régulation du trafic maritime opérés par les CROSS grâce aux outils TRAFIC 2000 et *safeSeaNet*, affrètement de remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage...

<sup>75</sup> 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).

organisations régionales de gestion des pêches (ORGP), la DPMA définit la politique nationale de contrôle des pêches. Le cadre juridique applicable en la matière est uniforme, quelle que soit la zone considérée, et s'applique à l'ensemble des flottilles opérant dans la ZEE française. L'ensemble des moyens des administrations de la FGC participe aux missions de surveillance et de police des pêches en mer, dans le cadre de l'action de l'État en mer. L'accompagnement du CNSP des unités de contrôle des pêches en mer permet de garantir la mise en œuvre des objectifs de contrôle définis par le Préfet compétent et ainsi de contribuer à la gestion durable des ressources halieutiques. Le contrôle des pêches est ponctuellement renforcé par des accords de coopération avec les Etats riverains. C'est notamment le cas avec les autorités brésiliennes afin d'apporter une solution durable à la problématique de pêche illégale dans les eaux guyanaises. Cette coopération diplomatique complète les opérations de contrôle des activités de pêche en mer réalisées dans les eaux sous souveraineté et juridiction. Ces contrôles ont conduit en 2017 au déroutement de 31 navires de pêche et à la saisie de 128 tonnes de poissons.

Dans le Pacifique et l'Océan Indien, l'attention doit être portée sur le risque de pêche illégale aux abords de la ZEE française, dans laquelle une partie des surcapacités de pêche asiatique pourrait se reporter. Une coopération avec les Etats côtiers coordonnée aux niveaux français et européen est indispensable en vue de la mise en place de règles internationales de gestion et de contrôle des pêches au sein des organisations régionales de gestion des pêches compétentes. A cette fin les accords de partenariat de pêche durable de l'Union européenne sont un outil adapté. Dans le canal du Mozambique, on constate une recrudescence de cette activité illicite tandis que dans les terres australes, la pêche de la légine fait l'objet d'une surveillance adaptée, notamment via l'utilisation de moyens de surveillance satellitaire et la mise en œuvre de contrôles en mer.

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 repose principalement, pour l'heure, sur la délimitation 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 et nos droits souverains dans les espaces maritimes français est primordiale (patrouilles régulières, octroi de droits économiques...).



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.

Dans le domaine de la recherche scientifique marine (RSM)<sup>76</sup>, le décret n° 2017-956 du 10 mai 2017 est venu préciser 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.).

#### **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.**
- Maintenir la présence française dans les ORGP extra-européennes.**

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



Le 5<sup>ème</sup> rapport du Groupe d'experts internationaux sur l'évolution du climat (GIEC), publié en 2013-14, a confirmé que l'élévation des températures constatée depuis le siècle dernier était due à l'accumulation de gaz à effet de serre d'origine anthropique. Il a conclu 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).

L'anticipation sécuritaire environnementale constitue un nouvel enjeu stratégique du XXI<sup>ème</sup> siècle. Elle s'inscrit dans le cadre de la priorité fixée au plus haut niveau de l'État sur la transition écologique, pour partie liée aux changements climatiques et comportant une dimension de sécurité alimentaire.

Le changement climatique et la dégradation globale des écosystèmes placent la France face à un défi stratégique d'une nature sans précédent. L'élévation du niveau des mers, l'augmentation en fréquence et en intensité des phénomènes climatiques extrêmes, la diminution des ressources halieutiques et le stress hydrique altèrent la résilience des États et génèrent des flux migratoires incontrôlés et de nouveaux trafics illicites. Les scientifiques, économistes, hommes d'affaires et politiques s'accordent désormais dans leur immense majorité pour reconnaître l'urgence d'une action coordonnée afin d'éviter des coûts humains, matériels et financiers inacceptables à des échéances qui se rapprochent. La France est elle-même directement exposée, notamment outre-mer (cf. dégâts causés par l'ouragan Irma en 2017).

<sup>76</sup> 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.

Le changement climatique est notamment visible aux pôles par la diminution de la couverture glacière et l'accroissement du trafic maritime dans ces zones. Ainsi, on ne peut que se féliciter de l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017 du « recueil de règles obligatoires pour les navires exploités dans les eaux polaires », communément appelé code polaire. Elaboré par l'OMI, prenant le relais des réglementations nationales ou régionales des pays riverains et faisant suite à plusieurs recommandations sous forme de circulaires ou résolutions adoptées par l'OMI depuis 2002, il a vocation à encadrer l'exploitation des navires dans les eaux polaires par un instrument obligatoire et couvrant tous ses aspects. Il concerne tous les domaines d'exploitation des navires dans des zones où le trafic maritime devient possible du fait du réchauffement climatique.

Les effets du manque d'anticipation se font déjà sentir dans la zone Indopacifique, où les tensions s'exacerbent autour des enjeux environnementaux précités. Aux défis de submersion des zones littorales et de subduction des fleuves, préoccupants au Vietnam et en Asie du Sud, s'ajoute une compétition pour les ressources halieutiques qui se traduit par l'afflux massif de flottilles de pêche asiatiques dans le Pacifique Sud. Elles induisent une forte pression sur nos dispositifs de protection des zones économiques exclusives, de surveillance des trafics illicites et de veille migratoire. Cette situation risque fortement de s'étendre dans le sud de l'océan Indien puis dans l'océan Austral, au large de l'Antarctique où la Chine suscite la suspicion par son manque de transparence dans les activités scientifiques de recherche sur le climat qu'elle y conduit.

**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 la mise en œuvre du Code polaire 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 permettrait 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.*

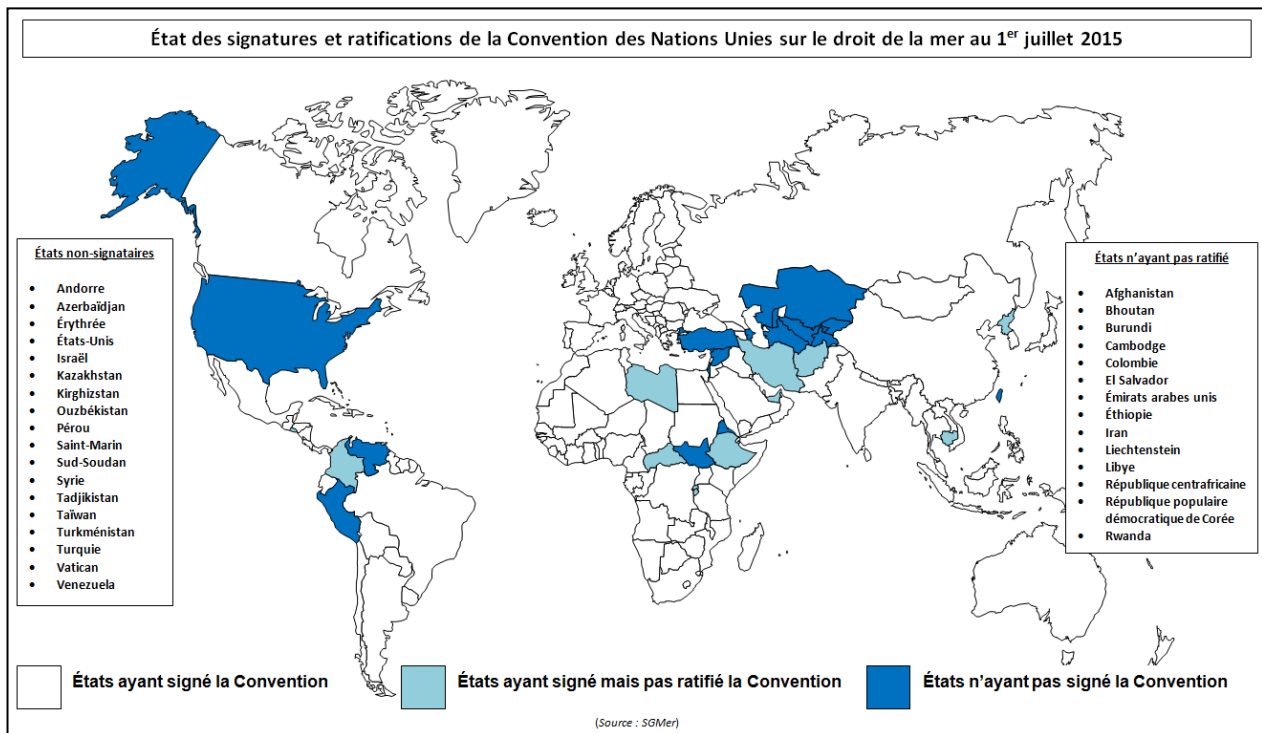
*Forte de son expérience dans le domaine de l'action de l'État en mer et de son influence dans plusieurs régions du globe, la France fait entendre ses positions sur les sujets de gouvernance des espaces maritimes, tant dans les organisations internationales ou régionales que dans les zones stratégiques 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 Convention<sup>77</sup>. 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 « droits 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 son protocole (« 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.

<sup>77</sup> 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&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=fr%20](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=fr%20)

La montée à bord d'un 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 et les détroits ; 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 au respect des 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 infractions commises 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 CLPC, l'OMI et l'ONUDC. 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 préserver les intérêts des armements français, notamment ultramarins, et garantir ainsi une exploitation durable des ressources halieutiques. Enfin, nous promovons nos positions et nos intérêts au sein d'instances multilatérales ad hoc tels les divers fora de garde-côtes<sup>78</sup>, le Groupe des Amis du golfe de Guinée, dans le cadre du G7 dont la France assumera la présidence en 2019 ou le symposium des marines de l'océan indien (IONS) dont la France assumera la présidence en 2020 jusque 2022. 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.

<sup>78</sup> ECGFF, MEDCGF, NACGF, global CG summit, IONS, HACGAM, ...

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 témoignent le réseau de 17 coopérants « marine » animé par la direction de la coopération de sécurité et de défense du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères au profit des États riverains, et les nombreuses actions de formations menées par la marine nationale dans le cadre des exercices « NEMO » et de la mission *Corymbe*.

#### **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.**
- **Promouvoir les coopérations avec les États dans les zones où nous partageons des intérêts communs.**
- **Appuyer le développement de la gouvernance maritime, dans les zones d'intérêt stratégiques.**
- **Promouvoir l'adoption de cadres juridiques permettant une répression effective des infractions commises en mer.**

### **Renforcer les coopérations maritimes avec les organisations et 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 sont riches et diversifiées dans le domaine de la sûreté et de la sécurité maritimes.

La France développe ses actions avec un grand nombre d'États ou 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 formation<sup>79</sup>.

Son rôle prépondérant dans cette région du globe s'est encore affirmé en juin 2016 par la création d'une collaboration plus étroite entre autorités françaises et britanniques dénommée *Maritime Domain Awareness For Trade-Gulf of Guinea*. Ce MDAT-GoG, intégré au sein du MICA Center à Brest, développe ainsi un mécanisme de « coopération navale volontaire », c'est-à-dire de comptes rendus soutenant l'architecture interrégionale définie par le Code de conduite de Yaoundé. L'accord signé entre autorités françaises et britanniques prévoit une coopération entre leurs marines respectives dans cette région. Le rôle clé du MDAT-GoG est donc de contribuer à maintenir une évaluation de situation maritime cohérente dans les approches de l'Afrique centrale

<sup>79</sup> Depuis 1990, près de 25 000 marins africains ont bénéficié d'actions de formation.

et occidentale, avec la capacité d'informer et de soutenir les professionnels de la mer, contribuant ainsi à la sécurité des marins.

La France soutient la création et la montée en puissance de centres de partage et de fusion de l'information, notamment en y affectant des officiers de liaison, comme c'est le cas pour l'Information Fusion Centre (IFC) de Singapour ainsi qu'au sein du centre régional de fusion de l'information maritime de Madagascar (CRFIM) ou encore dans l'IMAC indien dans lequel la France investira prochainement. Ce soutien permet ainsi de renforcer les échanges privilégiés qui peuvent exister avec ses propres centres opérationnels nationaux et notamment le centre opérationnel de la fonction garde-côtes, afin de permettre d'acquérir l'image la plus complète possible du domaine maritime mondial.

La France est représentée aux niveaux diplomatique et technique dans chacune des organisations œuvrant pour la sûreté maritime, au premier rang desquelles l'OMI. Des instructions interministérielles consolidées sont régulièrement 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 conséquente est assurée dans chacun des fora régionaux contribuant à la lutte contre l'insécurité maritime dans les zones d'intérêt prioritaire pour la France, comme le forum nord-atlantique des garde-côtes (NACGF) ou le Forum méditerranéen de la fonction garde-côtes, dont elle assure pour les années 2018 et 2019 la coprésidence avec le Maroc.

La France poursuit également une coopération structurelle au profit des États riverains, soutenant notamment le rayonnement de l'Institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI). Cet Institut a 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. Demeurant attentive à une appropriation par les acteurs locaux de leurs enjeux de sécurité maritime, elle soutient également les initiatives lancées par d'autres organisations ou états tiers dans le cadre de programmes de renforcement de leurs capacités (projet européen GOGIN dans le golfe de Guinée mais aussi MASE et CRIMARIO en océan Indien, 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 y contribuer, à la mesure de ses intérêts et de ses moyens. En Asie du Sud-Est par exemple, l'officier de liaison de l'IFC-Singapour participe 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.***
- ***Etudier la possibilité de disposer d'officiers de liaison au sein des administrations garde-côtes de nos principaux partenaires.***

## Renforcer les coopérations maritimes avec les agences et États européens



L'Europe est le cadre naturel d'action de la France. La stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne (SSMUE) de 2014, dont le plan d'action a été révisé en juin 2018, 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. Cette stratégie et son plan d'action offrent notamment les conditions et le cadre nécessaires à la mise en place de coopérations bilatérales ou multilatérales avec d'autres États membres, des institutions ou des organes européens. Comme cela a déjà été fait avec le Danemark, l'Espagne et le Portugal dans le golfe de Guinée, la France continue à jouer un rôle d'impulsion dans la conception et la réalisation de projets communs avec ses partenaires européens. Elle veille 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'attache 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, en faisant valoir les enjeux uniques d'un État membre présent sur trois façades maritimes stratégiques de l'Europe. Elle promeut son expertise dans les domaines régaliens, ainsi que le savoir-faire de ses entreprises. Notamment, elle s'attachera, dans la perspective d'une promotion de son dispositif national en cours de création, à promouvoir un *Passenger Name record* maritime européen, objet de l'action A.4.6 du nouveau plan d'action de la SSMUE.

La France apporte son expertise en matière de 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. A noter que les ministres de l'intérieur de l'UE ont appelé en juin 2018 à travailler notamment sur l'interopérabilité entre les systèmes de sécurité et de gestion des frontières et les systèmes douaniers.

Dans le cadre du Brexit, c'est à Brest, au sein du MICA-Center, que s'installera le *Maritime Security Center – Horn Of Africa* (MSC-HOA), en quittant Northwood. Ce déménagement répond à un projet commun franco-espagnol, puisque, de son côté, Rota, en Espagne, va accueillir le quartier général de l'opération Atalante, qui lutte contre la piraterie dans l'océan Indien. Le Centre de sécurité MSC-HOA assure une surveillance 24h sur 24 du trafic maritime dans le golfe d'Aden, entre la corne de l'Afrique (Somalie) et la péninsule arabique (Yémen).

Agence majeure dans le cadre de la coopération de sûreté européenne, FRONTEX a vu son rôle encore renforcé et étendu, notamment dans le domaine maritime, par la mise en œuvre de son nouveau règlement<sup>80</sup> de septembre 2016. Devenue corps européen de garde-frontières et de garde-côtes, elle acquière ainsi dans cet environnement maritime une légitimité qu'il importe de valoriser et utiliser. Le futur règlement de l'agence devrait encore élargir son domaine de compétence notamment à la coopération avec les pays tiers non riverains de l'UE, et augmenter de manière rapide ses moyens humains propres et mis à disposition par les EM de manière à renforcer son autonomie et sa force de réaction. L'agence FRONTEX a également développé de concert avec les deux autres agences européennes intervenant dans le domaine maritime (l'agence européenne de contrôle des pêches et l'agence européenne de sécurité maritime, disposant de leur champ de compétence propre) une coopération trilatérale dans plusieurs domaines (développement capacitaire, partage de l'information et des capacités, offre de surveillance maritime) afin d'améliorer leur efficacité. Formalisée dans

<sup>80</sup> Règlement (UE) 2016/1624 du parlement européen et du conseil du 14 septembre 2016 relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes

leur règlement et dans une stratégie commune, cette coopération contribuera notamment à développer avec les Etats membres un manuel pratique de la fonction garde-côtes pour lequel la France a engagé plusieurs de ses experts dont le travail nécessitera une coordination.

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 et joue un rôle prépondérant au sein du Forum européen de la fonction Garde-côtes (ECGFF), dont elle prendra la présidence en 2019. Enfin, elle participe au réseau européen des écoles de la fonction garde-côtes de l'ECGFF mené dans le cadre du projet EFCANet.

En outre, en cohérence avec la participation des administrations françaises aux actions européennes, la France recherche les soutiens européens, notamment les fonds européens pertinents<sup>81</sup> permettant de contribuer à adapter et à renforcer les capacités maritimes de surveillance et d'action.

#### **AXES D'EFFORT :**

- Concentrer nos efforts sur l'application du nouveau règlement FRONTEX une fois adopté et la constitution de l'effectif nécessaire.**
- Promouvoir les coopérations opérationnelles avec les États membres et les missions conjointes avec les autres agences, dans un cadre parfaitement défini.**
- Valoriser l'expertise française en matière de garde-côtes auprès des agences européennes.**
- Promouvoir la création d'un PNR maritime européen.**

### **Renforcer la coopération avec les acteurs privés du monde maritime**



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 de renforcer 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.

Par ailleurs, le Comité France Maritime (CFM) a été créé à l'initiative du Président de la République et officiellement lancé aux Assises de l'Économie de la Mer à la Rochelle, le 8 novembre 2016. Né d'une initiative conjointe du Cluster Maritime et du Secrétariat général de la mer, il réunit l'ensemble des filières de l'économie maritime et les acteurs publics. Les régions littorales et ultramarines (conseils régionaux et préfets régionaux) ainsi que l'assemblée des départements de France et l'association nationale des élus du littoral y siègent. Se

<sup>81</sup> Fonds Horizon 2020 (H2020) ou fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP), Fonds pour la Sécurité Intérieure (FSI), FSI Frontière et Visa (FSI-FEV) du CFP 2014-2020 et Instrument de Gestion des Frontières et Visas (IGFV) dans le prochain CFP 2021-2027.

réunissant régulièrement en ateliers spécialisés (énergies marines renouvelables, stratégie portuaire, croisière...), il peut être le lieu d'expression et d'agrégation d'informations relatives à la sécurité des activités économiques.

La philosophie du CFM est de lever les obstacles qui freinent le développement de l'économie maritime. Elle repose sur un principe de co-construction, qui est à la fois interministériel et ouvert aux acteurs privés. Ce schéma vise à assurer une meilleure réactivité face aux défis du développement de l'économie bleue, y compris dans sa dimension sécuritaire.

En outre, le Secrétariat général de la mer a nommé un chef de projet cybersécurité chargé de fédérer les acteurs de la filière et de promouvoir une offre industrielle française.

A 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.

**AXES D'EFFORT :**

- ***Poursuivre l'analyse, avec les acteurs privés, de l'évolution des flux stratégiques.***
- ***Soutenir la recherche et l'innovation dans le cadre de la sûreté.***



# 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 sûreté de la France, la protection et le développement de ses intérêts.*

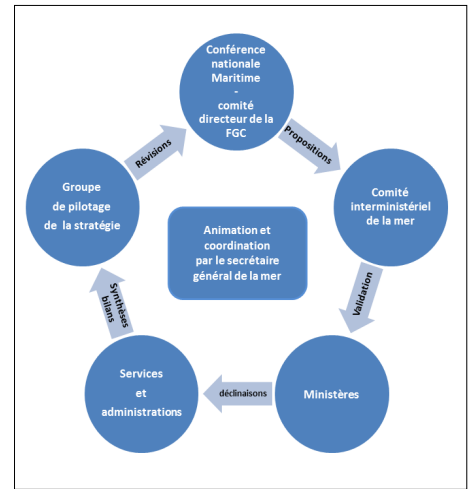
*Pour l'avenir, trois axes de progrès ont été identifiés, qui visent à anticiper au maximum les évolutions pouvant intervenir en matière de sûreté et de sécurité, d'économie et de développement durable.*

*Il s'agit ainsi d'améliorer la gouvernance, en prenant en compte son cadre interministériel mais également en recherchant la cohérence avec les instances européennes. Il s'agit également de développer sans cesse l'utilisation de nouveaux outils technologiques et enfin d'anticiper les évolutions du droit international notamment dans le cadre des travaux sur l'accord BBNJ.*

## Améliorer la gouvernance

### Faire vivre la stratégie

Après validation, la stratégie, ainsi que les priorités gouvernementales et le plan d'action qui en découlent seront par la suite déclinés par chaque ministère pour ce qui le concerne. Cette stratégie trouvera aussi sa déclinaison dans chaque zone maritime à l'occasion de la lettre de mission adressée par le Premier ministre à chaque représentant de l'État en mer. La mise en œuvre et l'actualisation de la stratégie nécessitent un suivi et une mise à jour régulière de l'appréciation des risques maritimes. Ces travaux seront effectués par un groupe de pilotage, composé de représentants des ministères et administrations y concourant, réuni en tant que de besoin sous la présidence du SGMer. Les propositions de révision quinquennale de la stratégie seront présentées par le SGMer à la conférence nationale maritime et au comité directeur de la fonction garde-côtes<sup>82</sup> avant d'être soumises au CIMER, pour décision.



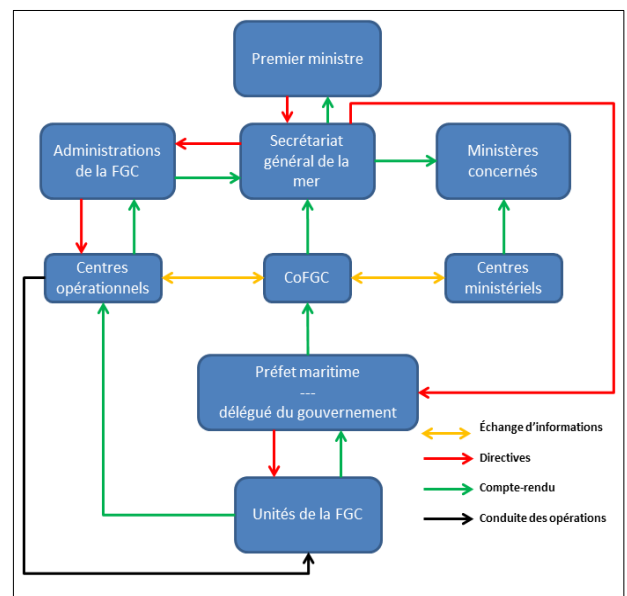
### Conforter le cadre interministériel de l'action de l'État en mer

Afin de gagner en lisibilité et en interopérabilité avec nos partenaires européens, il conviendra d'adopter une concordance entre les quarante-cinq missions de l'AEM et les douze fonctions garde-côtes européennes telles que définies par le forum européen de la garde-côtes<sup>83</sup> et déclinées par les Etats ainsi que dans le cadre de la coopération inter-agences européennes. Ce travail permettra une meilleure appréhension des missions réalisées par les agences européennes.

Les actions liées au domaine de la défense et de la sécurité nationale, relevant du Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN), sont coordonnées avec les mesures de sûreté maritime traitées par le SGMer.

### Renforcer la cohérence de la fonction garde-côtes

Le SGMer réunit sous sa présidence le comité directeur de la FGC. Ce dernier établit un schéma directeur des moyens, révisé annuellement, en vue d'atteindre les objectifs fixés par le CIMER. Ce schéma doit notamment tenir compte de la présente stratégie.. Rattaché directement au SGMer, le centre opérationnel de la fonction garde-côtes tient la situation maritime mondiale de référence. À ce titre, il assure en permanence la veille et centralise l'information maritime en liaison avec les centres ministériels concernés et ses homologues relevant d'autres États ou d'institutions européennes et internationales et tient informés les centres nationaux de gestion de crise des événements de nature maritime. Outre l'élaboration des fiches de situation permettant d'informer les autorités politiques et les principaux acteurs concernés, il procède à l'analyse continue des faits maritimes et diffuse une synthèse mensuelle permettant d'évaluer les évolutions des risques et menaces et d'alimenter le groupe de pilotage. Le COFGC assurant le rôle de centre national de coordination



<sup>82</sup> Articles 6 et 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.

<sup>83</sup> Ces fonctions ont été mentionnées dans le cadre du sommet global des garde-côtes organisés en novembre 2018 par le Japon acquérant de fait un statut de référence mondiale.

(NCC) pour le système EUROSUR, les événements constatés par les administrations dans le cadre de la surveillance des frontières de l'espace Schengen (terrestre, maritime et aérienne) doivent converger vers le COFGC pour garantir la cohérence de l'analyse de situation. Réciproquement, dans son rôle de NCC, le COFGC est en mesure de mettre à disposition des acteurs de la fonction garde-côtes l'ensemble des capacités de surveillance maritime développées par l'agence FRONTEX (satellites, images analysées, aéronefs, flux vidéo permanents, drones, alertes). Ces nouvelles capacités doivent renforcer la connaissance des activités dans les approches maritimes. Dans la perspective de croissance des missions confiées à FRONTEX, la cohérence de la surveillance maritime avec la surveillance extérieure de l'espace Schengen doit être maintenue.

### ***Adapter notre législation à l'évolution des risques et menaces***

Les évolutions du contexte sécuritaire ou des instruments internationaux peuvent nécessiter des adaptations. 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.

Ainsi, 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 défense<sup>84</sup> 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. Cette loi doit être adaptée suite à la récente<sup>85</sup> ratification du protocole additionnel à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime afin de définir un nouveau cadre d'intervention adapté aux infractions visées.

## **Développer l'utilisation de nouveaux outils technologiques**

### ***Poursuivre notre engagement 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.). Ces systèmes sont interconnectés sur la base de règlements européens afin de développer la complémentarité et l'interopérabilité entre les différentes politiques sectorielles du maritime. Par le biais de CISE (Common information Sharing environnement) les Etats peuvent échanger des données maritimes de façon volontaire, se fondant sur le principe de responsabilité du partage d'information, dans le respect des droits européen et national sur la protection des données à caractère personnel. Les systèmes européens ont développé des applications spécifiques (IMS, SEG, JORA, etc.) pour faciliter l'exploitation des données. 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. L'accès massif à ces données cross-sectorielles et transfrontalières plaide en faveur du développement de l'intelligence artificielle pour mieux exploiter l'information et anticiper les menaces. 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, 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,

---

<sup>84</sup> Ces dispositions ont été codifiées dans les articles L.1521-1 à L.1521-18 du code de la défense.

<sup>85</sup> Loi 2017-1576 du 17 novembre 2017

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, l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM), l'agence FRONTEX et le Centre satellitaire de l'Union européenne (SATCEN) fournissent des services de surveillance maritime par satellite. Il conviendra de développer l'usage de ces outils. 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. 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.).

### ***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 multi-vecteurs 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 recueillir, fusionner et exploiter 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, dans le respect du cadre général de l'Action de l'Etat en mer et des missions respectives de chacune des administrations. Ces cellules sont le cadre de référence pour l'échange d'informations d'intérêt maritime. 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.

D'autre part, les efforts doivent se poursuivre pour faire du COFGC le centre de référence en matière de situation maritime. Les avancées en termes d'échange d'informations maritimes au sein du Centre Maritime Commun de Polynésie française et leur déclinaison opérationnelle pour ce qui concerne la surveillance des pêches et la lutte contre les activités illicites, constituent un modèle à suivre pour améliorer l'échange d'informations maritimes.

### ***Optimiser encore 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 être développées avec les États voisins et les organisations régionales, notamment dans nos départements et collectivités d'outre-mer où la conclusion d'accords bilatéraux peut permettre d'améliorer la surveillance des espaces maritimes. C'est par exemple le cas en Guyane où une coopération a été mise en place avec le Brésil, tant avec l'IBAMA<sup>86</sup> pour l'échange d'information sur la pêche illégale et l'appui à la structuration de la filière pêche brésilienne qu'avec la marine brésilienne par l'organisation d'opérations coordonnées en mer, à proximité de la délimitation maritime franco-brésilienne. C'est également le cas dans le sud de l'océan Indien avec l'accord franco-australien relatif à la surveillance des pêches illégales, qui permet 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. Il est mis en œuvre plusieurs fois par an.

## **Anticiper les évolutions du droit international**

### ***La protection de la biodiversité en haute mer : un nouvel enjeu du droit de la mer***

Le cadre du droit international de la mer pourrait évoluer au cours des années à venir avec la conclusion d'un accord de mise en œuvre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité au-delà des juridictions nationales (accord dit BBNJ – *Biodiversity Beyond National Jurisdiction*) pour lequel des négociations se sont ouvertes en septembre 2018 aux Nations Unies.

Selon la forme et le contenu du futur accord, de nouvelles obligations pourraient incomber aux États signataires de l'accord, en termes notamment de surveillance et de contrôle des activités en haute mer. Plus globalement, dans un contexte international de compétition accrue pour l'accès aux ressources naturelles et au regard des enjeux sécuritaires liés à la maîtrise ou la préservation de certaines de ces ressources, il convient d'anticiper dès à présent les conséquences que ces évolutions du droit international et du contexte global lié à la protection des ressources de la haute mer pourraient avoir en termes de capacité de contrôle et de surveillance.

---

<sup>86</sup> Instituto brasileiro do meio ambiente e dos recursos naturais renováveis. (**Institut brésilien de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables**)



# Liste des sigles et acronymes

---

AEM	Action de l'État en mer
AESM	Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA en anglais)
AIS	<i>Automatic Identification System</i> = système d'identification automatique
ANSSI	Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information
BBNJ :	<i>Biodiversity Beyond National Jurisdiction</i> = biodiversité au-delà des juridictions nationales
BRI :	<i>Belt and Road Initiative</i> = nouvelles routes de la soie
CAPINAV	Capacité d'intervention à bord des navires
CFM	Comité France maritime
CGPCS	Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes
CIC	Cellule interministérielle de crise
CIFAD	Centre Interministériel de Formation Anti-Drogue
CIMER	Comité interministériel de la mer
CISE	<i>Common information Sharing Environnement</i> = environnement (informatique) de partage de l'information commune
CISMaP	Commission interministérielle de sûreté maritime et portuaire
CLPC	commission des limites du plateau continental
CNSP	centre national de surveillance des pêches
CNUDM :	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS en anglais)
CNV	coopération navale volontaire
COFGC	Centre opérationnel de la fonction garde-côtes
CRFIM	Centre Régional de Fusion de l'information Maritime (Madagascar)
CROSS	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CSI	Container Security Initiative
CZM	Commandant de zone maritime
DAM	Direction des affaires maritimes
DDG	Délégué du gouvernement
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DMT	défense maritime du territoire
DPMA	Direction de la pêche maritime et de l'aquaculture
EBCGA	<i>European Border and Coast guard agency</i> = Frontex
ECDIS	<i>Electronic Charts Display Information System</i>
ECGFF	<i>European Coast Guard Function Forum</i>
EPICA	<i>European Project for Ice Coring in Antarctica</i>
EPNAP	Équipes de protection des navires à passagers
EPPN	Équipe privée de protection des navires
EUROSUR	<i>European (border) Surveillance</i> = système européen de surveillance des frontières
FGC	Fonction garde-côtes
GIGN	Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale
ICS	<i>Import Control System</i> = Système de contrôle à l'importation
IFC	<i>Information Fusion Center</i> (Singapour)
IFREMER	Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer
INN	(pêche)
IPEV :	Institut polaire – Paul Émile Victor
ISMI	Institut de Sécurité Maritime International
ISPS (code)	<i>International Ship and Port Facility Security</i> (Code ISPS)
MAOC-N	<i>Maritime Operational Center - Narcotics</i>
MDAT-GOG	<i>Maritime Domain Awareness Trade – Gulf of Guinea</i>

MEDCGFF	<i>MEDiteranian Coast guard Function Forum</i>
MICA-center	<i>Maritime Information Cooperation and Awareness center</i>
MRCC	<i>Maritime Research Coordination Center</i> = centre de coordination des recherches maritimes
MSC	<i>Maritime Safety Committee</i>
MSC-HOA	<i>Maritime Security Center – Horn Of Africa</i>
NACGF	<i>North Atlantic Coast Guard Forum</i>
NEDEX	Neutralisation, enlèvement, destruction des explosifs
OIV	Opérateur d'importance vitale
OMI	Organisation maritime internationale
ONUDD	Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
ORSEC	ORganisation des SECours
PACT	plan d'action contre le terrorisme
PNR	<i>Passanger Name Record</i>
PSDC	politique de sécurité et de défense commune (de l'UE)
PSI	<i>Proliferation Security Initiative</i>
PSMP	Peloton de sûreté maritime et portuaire
ReCAAP	<i>Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia</i> = accord de coopération régionale sur la lutte contre le brigandage maritime et la piraterie en Asie
SATCEN	Centre satellitaire de l'Union européenne
SGDSN	Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale
SGMER	Secrétariat général de la mer
SHOM	service hydrographique et océanographique de la Marine
SIAM	Système intégrateur de l'aéro-maritime
SOLAS	<i>Safety Of Life At Sea</i> (Convention) = sauvegarde de la vie en mer
SSMUE	Stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne
SUA	<i>Suppression of Unlawful Acts</i> = suppression des actes illicites en mer
TAAF	terres australes et antarctique françaises
ZEE	zone économique exclusive