

# Sûreté maritime en Méditerranée

Vincent BOUVIER

| Secrétaire général de la Mer.

**E**space de navigation et d'échanges depuis plusieurs millénaires, la Méditerranée concentre aujourd'hui l'essentiel des menaces existantes en matière de sûreté maritime, à l'exception peut-être de la piraterie. Elle est le lieu d'activités diverses, menées par des acteurs de toute nature : étatique, privée, militaire et clandestine, dans un espace bordé de plus de vingt États aux régimes politiques différents, parfois instables, et aux niveaux de développement économique contrastés. Ces caractéristiques en font à la fois une source de développements économique et culturel exceptionnelle mais également un espace de dangers, de trafics et de conflits.

Les déstabilisations majeures intervenues dans le pourtour du bassin méditerranéen, ces dernières années, ont exacerbé les menaces existantes, faisant de cette région une zone d'attention particulière en matière de sûreté maritime. Cette concentration de menaces oblige à relever le double défi de la surveillance et du contrôle de l'espace maritime, dans un contexte où l'internationalisation des enjeux appelle une réponse nécessairement transfrontalière.

## **Espace d'échanges et lieu de passage, la Méditerranée au cœur des enjeux de sûreté maritime**

L'apparition de conflits armés dans certains États de la rive Sud a fortement transformé la Méditerranée. Ces crises politico-militaires ont contribué à l'intensification des menaces, qui prennent désormais des formes toujours plus diverses et ainsi difficiles à combattre.

### **Mare Nostrum, espace d'échanges et de menaces accentuées par l'instabilité au Sud**

Déjà florissant entre les cités de l'Empire romain, le commerce maritime en Méditerranée n'a eu de cesse de se développer depuis l'Antiquité. En 2015, ce sont plus de 17 400 navires qui franchissent le canal de Suez, transportant un milliard de tonnes de marchandises, parmi lesquelles les ressources stratégiques occupent une part importante : 65 % du pétrole et du gaz consommés en Europe transitent

par la Méditerranée. Considéré comme un passage stratégique du commerce maritime, le canal de Suez constitue ainsi un point de vigilance tout particulier.

Si le commerce a toujours fait partie intégrante de l'histoire de la Méditerranée, son pendant illégal occupe également une place importante dans l'économie du bassin. La présence de zones de production de stupéfiants au Sud et l'existence d'un important marché de consommateurs au Nord génèrent un trafic incessant d'une rive à l'autre, renforcé par le développement de nouvelles routes en provenance d'Amérique du Sud.

À ces menaces pour la sûreté maritime, que l'on retrouve dans de nombreuses régions du Globe, s'ajoute une donnée particulière à la région méditerranéenne. En effet, depuis une dizaine d'années, la situation géopolitique des rives Sud et Est s'est dégradée avec les printemps arabes, l'apparition des conflits libyen puis syrien, ainsi que la multiplication des groupes armés non étatiques, favorisant les phénomènes de trafics illicites déjà présents, notamment le trafic d'armes, particulièrement prononcé en Méditerranée orientale. La porosité entre les divers types de trafics est avérée, de nombreux groupes terroristes ayant recours au commerce de stupéfiants pour financer leurs activités.

Mais l'une des principales spécificités en matière de risques en Méditerranée est indéniablement la menace terroriste, particulièrement intensifiée par les conflits au Moyen-Orient, qui ont facilité l'installation durable de groupes armés dans certains territoires.

Ces groupes, à l'origine de nombreuses attaques dans la région, agissent dans l'ensemble des pays riverains de la Méditerranée et ont désigné la France comme cible prioritaire. Le risque de voir ces attentats, jusque-là circonscrits au domaine terrestre, s'étendre au domaine maritime est réel et pourrait prendre plusieurs formes : utilisation de la voie maritime pour pénétrer sur le territoire ou attentat en milieu maritime visant bâtiments militaires, navires marchands ou à passagers, voire, à l'avenir, champs éoliens en mer. Si la France n'a, à ce jour, pas eu à faire face à de telles attaques, ce risque ne peut être écarté.

### ***La Méditerranée, lieu de passages, vecteurs et cibles des menaces***

Si la menace est aussi vivement ressentie, c'est que la Méditerranée n'est pas empruntée uniquement par des marchandises et des biens, mais aussi par d'innombrables passagers. Le récent développement du tourisme, et particulièrement celui de la croisière, s'est ajouté aux nombreuses activités de transport de passagers existantes.

Cette multiplication des activités en mer, qui rend les acteurs malveillants moins détectables est une difficulté supplémentaire dans l'appréhension de la menace. L'exemple du transport de passagers est sans doute le plus parlant : un simple *ferry* peut dissimuler un trafic de stupéfiants, un terroriste désireux de

mener une attaque sur le sol français, ou bien constituer lui-même une cible de choix pour une organisation terroriste.

En parallèle, le déséquilibre économique et démographique Nord-Sud est à l'origine d'importants flux d'immigration clandestine entre les deux rives de la Méditerranée. Conséquence dramatique des conflits au Proche-Orient, mais aussi des épisodes de sécheresse dans la région subsaharienne, couplés à la présence de régimes dictatoriaux violents en Érythrée ou au Sud-Soudan, le nombre de migrants traversant la Méditerranée s'est considérablement accru ces dernières années. Si le phénomène n'est pas nouveau, il a connu un pic important en 2015 et attire la convoitise de réseaux criminels organisant ces traversées. Depuis 2014, plus de 15 000 personnes auraient trouvé la mort pendant la traversée de la Méditerranée.

Cette maritimisation des menaces, qui transpose en mer les enjeux de sûreté déjà présents à terre, pose deux défis à la France ainsi qu'à ses voisins méditerranéens. Comment maîtriser un espace de 2,5 millions de kilomètres carrés, emprunté par autant d'acteurs différents ? Comment s'organiser pour pouvoir réagir efficacement en cas de concrétisation de la menace ?

### **La nécessité d'une réponse nationale, mais aussi européenne et internationale**

#### ***Le défi de la surveillance : connaître et contrôler les activités en mer***

L'une des clés de la sûreté maritime est la connaissance la plus précise possible des activités qui s'y déroulent. En ce sens, la complémentarité des moyens de surveillance (satellite, aviation, réseaux de communication) est essentielle pour obtenir une information complète, du littoral vers le large. Au niveau national, c'est une défense en couches qui s'organise par la surveillance maritime, s'appuyant à terre sur la chaîne sémaphorique et en mer sur des moyens nautiques et aériens, qui permettent de disposer d'une vision précise des activités maritimes, partagée entre les administrations par l'intermédiaire du réseau *SPATTONAV*. Pour suivre les mouvements commerciaux, la France dispose en outre du système *Trafic 2000*, qui permet de retransmettre des données utiles à nos voisins par le système d'information européen *Safe Sea Net*. Au-delà des efforts nationaux de connaissance de la situation en temps réel, la maîtrise d'un espace aussi vaste passe nécessairement par la coopération avec les 22 autres pays riverains, et par la mise en commun des moyens de surveillance entre États du bassin.

C'est l'un des objets de la « Stratégie européenne de sûreté maritime », adoptée en 2014 et dont le plan d'action vient d'être modifié, qui prévoit le renforcement des capacités de surveillance à l'échelle européenne ainsi que l'interopérabilité des systèmes d'échange d'informations.

Dans ce même objectif, le projet *CISE* (*Common Information Sharing Environment*) vise à faciliter les échanges entre les systèmes d'information des différents États-membres et le réseau européen de surveillance des frontières Eurosur permet de suivre les situations aux frontières extérieures de l'Espace Schengen. Le partage d'informations en Méditerranée progresse toutefois lentement, du fait de la difficulté d'associer à ces initiatives européennes les États de la rive Sud.

La recrudescence de la menace terroriste a également conduit à développer une forme complémentaire de surveillance, fondée sur la coopération avec les armateurs. Le contrôle naval volontaire, initialement mis en place dans les zones à risque de piraterie, a été étendu à la Méditerranée en 2016. Il consiste en un échange d'informations entre les navires marchands français, premiers concernés par les problématiques de sûreté, et la Marine nationale, les premiers s'engageant à transmettre des informations sur leurs positions, la Marine fournissant en retour une analyse précise et objective des risques pesant dans la zone traversée.

Le deuxième axe de la maîtrise de l'espace est celui du contrôle des activités. Dans l'espace de liberté que constitue la mer, le contrôle s'exerce le plus souvent par le biais terrestre, lors de l'embarquement des personnes et des biens à bord du navire. Néanmoins, et pour des raisons évidentes d'engorgement des flux dans les structures portuaires, la multitude de navires traversant quotidiennement la Méditerranée ne peut être contrôlée systématiquement et de manière approfondie, avant l'accomplissement du voyage maritime.

Dans le contexte de menace terroriste accrue de ces dernières années, la question du contrôle à l'embarquement a pris une acuité particulière. Alors que les moyens de police et de renseignements travaillent à terre à l'identification de réseaux terroristes, le passage en mer ne saurait faire défaut dans la chaîne de sûreté. C'est tout l'objet du projet de mise en place d'un *Passenger Name Record* (*PNR*) dans le transport maritime, qui devra permettre, par un traitement des données, de prévenir d'éventuels actes de terrorisme à bord des navires de passagers et d'assurer plus globalement une police des flux par un ciblage approfondi. Les premiers travaux de mise en place de ce dispositif sont en cours, en coopération avec les différentes administrations impliquées sur ce dossier.

#### **Le défi de l'intervention : organiser et préparer la réponse en mer**

Toutefois, la connaissance des activités en cours dans l'espace maritime, si fine soit-elle, ne garantit pas, bien entendu, un « risque zéro ». *In fine*, c'est bien la capacité à intervenir en cas de crise qui vient clore la maîtrise effective de l'espace maritime.

La France s'est ainsi dotée de plans d'actions qui permettent de protéger ses ressortissants, ses navires et ses intérêts économiques. Le plan *Pirate-Mer* prévoit un ensemble de mesures graduées destinées à réagir en cas d'attaque terroriste dans

le domaine maritime, qui s'appuient sur l'expertise du Groupe d'intervention de la Gendarmerie nationale (GIGN), des commandos marine et des équipages d'hélicoptères.

Dans le cadre précis de la lutte contre le terrorisme et la piraterie, la France s'est en outre dotée d'Équipes de protection des navires à passagers (EPNAP), sorte de sentinelles des mers, composées de gendarmes maritimes et de fusiliers marins, qui assurent depuis 2016 une présence aléatoire sur les navires à passagers en Méditerranée.

À l'échelle communautaire, un Corps européen de garde-frontières et garde-côtes a été créé en 2016 et est constitué par l'agence Frontex et les autorités des États-membres chargées de la protection des frontières, dans le cadre d'une responsabilité partagée. Cet outil, soutenu par la France, a permis un renforcement de l'agence Frontex et la constitution d'une réserve d'intervention rapide de 1 500 garde-frontières à laquelle la France participe à hauteur de 170 agents.

Au-delà de la mission garde-côtes, la France s'engage également dans des opérations multilatérales plus larges avec notamment l'opération *EUNAVFOR MED Sophia*, conduite dans le cadre de la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC) depuis 2015, ou l'opération de sûreté maritime *Sea Guardian* lancée en novembre 2016 par l'Otan.

\*

\*\*

La déstabilisation brutale du bassin méditerranéen au début des années 2010, et notamment la crise migratoire qu'elle a entraînée, a pris de court les pays riverains. Pour continuer à assurer la sûreté des activités en Méditerranée, il est essentiel que les pays de cet espace anticipent les menaces à venir et s'équipent de moyens pour y faire face. Les défis sont liés à deux évolutions du monde maritime, dues aux avancées technologiques de ce début de XXI<sup>e</sup> siècle : la numérisation et le gigantisme des navires.

Dans un monde où la part du numérique dans les échanges, tant économiques et financiers que militaires, est en constante augmentation, la cybersécurité est un enjeu majeur de la sûreté de demain. Si le secteur de la défense s'est déjà largement emparé du sujet, le Secrétariat général de la Mer souhaite encourager la création de synergies industrielles entre civils et militaires, afin de promouvoir une offre industrielle française.

Sujet tout aussi crucial, l'évolution de la taille des navires vers le gigantisme avec l'apparition d'une nouvelle génération de porte-conteneurs, de navires de croisière ou gazières pose de nouvelles difficultés. Le *continuum* sécurité-sûreté est au cœur de ce nouvel enjeu qui pose à la fois la question de la sécurité des personnes en cas d'attaque terroriste à bord ou de scénario de bateau-bélier, mais

aussi la question du risque environnemental en cas de déversement de substances dangereuses transportées par ces navires, dont les dommages dans une zone aussi sensible que la Méditerranée seraient dévastateurs.

Face au caractère transnational de ces menaces protéiformes issues d'acteurs mobiles, le renforcement de la coopération européenne et internationale est plus que jamais nécessaire. La gestion de la crise migratoire, par exemple, ne trouvera de solution que dans le respect des principes de solidarité et de responsabilité européennes, par le développement de moyens communautaires et le soutien aux pays de transit et d'origine des migrations. Le dialogue avec les États de la rive Sud doit ainsi faire l'objet d'un travail constant, notamment en matière de partage de l'information et de mutualisation des capacités d'intervention.

La nécessité du dialogue et d'une convergence des modes d'action a été démontrée par la création du Forum Méditerranéen de la fonction garde-côtes en 2009. En rassemblant l'ensemble des autorités maritimes des pays riverains de la Méditerranée ainsi que des agences internationales et européennes en lien avec le maritime, cette initiative vise à renforcer notre capacité à aborder ensemble les enjeux maritimes en termes de sécurité, de sûreté et de protection environnementale. La coprésidence franco-marocaine du Forum Méditerranéen de la Fonction garde-côtes dont la conférence plénière 2018 s'est tenue à Marseille, a permis de nombreux échanges sur ces questions.

Car le vrai défi est bien de rassembler l'ensemble des visions parfois contrastées autour d'un seul et même but : travailler ensemble à un usage plus sûr et plus durable des océans. ♦