

# La maîtrise de l'information maritime, nouveau paradigme de l'action des États en mer

Francis Faye  
F & F conseil – CV (h)

Des zones maritimes de plus en plus nombreuses deviennent ce qu'il est convenu d'appeler des « zones grises » dans les interprétations du droit de la mer, zones de non droit, livrées à tous les types d'activités illicites, trafics de drogue, d'armes, d'êtres humains, etc. Dans ces zones, la *sûreté maritime* n'est plus assurée. Les exemples abondent : l'*Asie maritime*, mer commune au Japon, à l'Australie, aux Philippines, à l'Indonésie, aux Fidji, à la Malaisie, à Singapour, mais aussi à la Chine, théâtre d'actes de piraterie organisée en liaison avec les organisations criminelles transnationales (Triades), de brigandage et de terrorisme (groupe Abou Sayyaf) alors qu'à travers *les détroits* qui ferment cette mer, principalement Malacca, mais aussi Macassar, Formose et Lombok transitent une part considérable du trafic maritime mondial ; la zone Caraïbe et le proche Pacifique de l'Amérique centrale dans lesquels les États-Unis livre une lutte armée contre les trafics de cocaïne en provenance d'Amérique du sud ; le golfe d'Aden et une partie de la mer d'Arabie, théâtre de trafics d'êtres humains, d'armes, de drogue, mais aussi zone de transit de terroristes (al Quaïda) ; des zones ponctuelles comme le détroit de Gibraltar, le détroit de Sicile, la mer Égée dans lesquelles l'immigration illégale par voie maritime constitue un flux permanent vers l'Europe. Dans ces zones, les forces maritimes des États riverains ou celles de coalitions d'opportunité interviennent pour faire respecter la libre circulation des navires et lutter contre les trafics illicites et de plus en plus contre le terrorisme. Ces phénomènes relativement localisés n'ont-ils pas toujours existé ? S'agit-il seulement d'un constat banal qui ne remet pas en cause le grand principe de la liberté des mers ? N'existe-t-il pas en réalité une nouvelle donne qui va très certainement réorienter les grands principes de l'action des États en mer ?

### *Un monde réticulaire et des flux croissants*

L'une des ruptures les plus importantes avec le XX<sup>e</sup> siècle marqué par le face à face entre les deux blocs et qui s'inscrit désormais dans le quotidien de l'ensemble de la *planète* est la circulation généralisée des personnes et des biens, matériels et immatériels, entre pays et continents. Non seulement ces échanges sont fertiles et nécessaires, mais leur flux iront sans cesse croissants. Trois facteurs caractérisent cette situation nouvelle.

Les déséquilibres démographiques entre la plus grande partie du nord et le sud, associés à un besoin objectif de main d'œuvre immigrée dans les pays du nord créent des flux migratoires vers les pays du Nord pour lesquels on n'entrevoit une stabilisation que lorsque la *transition démographique* sera accomplie dans les pays du sud (les estimations conduisent à l'horizon 2 050). En outre le besoin de circulation des personnes pour des raisons

économiques (le tourisme étant comptabilisé comme une activité économique) ne pourra que continuer de croître. Les courbes des échanges de matières premières et de produits manufacturés suivent imperturbablement celle de la croissance mondiale. L'un des effets croisés de cette croissance avec l'augmentation du nombre et de la taille des firmes transnationales, conduit enfin à l'augmentation permanente des flux financiers. Ainsi le *contexte mondial* apparaît comme définitivement caractérisé par un maillage généralisé (*un monde réticulaire*) de flux de personnes et de biens matériels et immatériels.

Chacun de ces flux assure une fonction légale d'échange dans laquelle se dissimule une partie illicite. Par ailleurs, d'autres flux criminels, de bout en bout, se dissimulent sur des vecteurs (aériens, maritimes et terrestres) d'apparence légale. Ainsi, pour un État moderne se pose une triple enjeu : la connaissance et le suivi des réseaux et des flux, le maintien voire l'accroissement de la fluidité des flux, enfin la détection des éléments illicites dissimulés dans les *flux légaux*. **On retiendra que cette triple capacité se résume dans la maîtrise de l'information, clé de toute stratégie d'influence, de toute anticipation pour prévenir et gérer les crises, enfin clé de la sécurisation de flux croissants.**

### *Les trois frontières*

Parmi les divers flux évoqués, hors les flux immatériels (fiduciaire, informationnel) trois types de vecteurs sont privilégiés, les moyens de transports de masse aériens, terrestres et maritimes. Le suivi de ces flux passe essentiellement par le contrôle des personnes et des biens transportés aux *points de passage autorisés (PPA)*, ports, aéroports et postes de contrôle terrestres aux frontières d'un État ou d'un groupe d'États (espace Schengen pour l'Union européenne par exemple), mais aussi par le contrôle des vecteurs qui assurent le transport. Les frontières aéroportuaires sont matérialisées par les aéroports, points de contrôle comme les ports. Les frontières terrestres, comportant des PPA terrestres, sont des zones linéaires à contrôler. La frontière maritime est une surface qui s'étend, depuis le trait de côte et au-delà des zones sous juridiction (eaux territoriales, zone économique exclusive ou ZEE) jusqu'à la haute mer.

L'espace aérien est sous contrôle, soit sous contrôle national (espace aérien souverain), soit dans le cadre du contrôle de la circulation aérienne générale (CAG). Ainsi la communauté internationale a organisé le contrôle des flux aériens sur deux segments, dans les aéroports (PPA) et sur les trajets des aéronefs. Toutes les formes de trafics illicites ou de menace et les flux de passagers empruntant cette voie sont susceptibles d'être détectés à l'occasion des contrôles sur ces deux segments.

L'espace maritime se distingue par une absence de contrôle global, comme dans l'espace aérien, et par un émiettement juridique des zones qui le constituent : zones restreintes, le long des côtes, sous juridictions nationales et au delà, un espace libre (*res nullius*), le plus important, caractérisé par la règle du *droit du pavillon*, qui protège les transports légaux mais couvre aussi toutes les dissimulations illicites. Les frontières maritimes sont tout aussi mal définies, strictement limitées aux frontières des eaux sous juridictions nationales et avec des extensions de circonstance dans le cadre de l'exercice du droit de poursuite. **La pérennisation de ce patchwork juridique d'espaces maritimes, aggravée par les disparités entre les droits pénaux nationaux qui s'exercent dans chacun d'eux est-elle adaptée au nouveau contexte du monde ?** Existe-t-il un nouvel éclairage des conditions dans lesquelles tout navire pourra désormais se déplacer à travers les mers ?

## Vers la maîtrise de l'information maritime

Si la gravité ou l'intensité des risques et menaces dans les zones grises évoquées ci-dessus entraînent des actions navales précises, l'évaluation des mêmes risques et menaces dans nos approches est plus diffuse, parce que ceux-ci sont dissimulés dans les flux volumineux et légaux qui circulent dans des zones de droit.

Retenons le cas de l'Union européenne. Outre le fait que dans chaque pays riverain, la plupart des administrations compétentes intervient de façon plus ou moins coordonnée, seules émergent au niveau européen deux organisations, l'une balbutiante, l'Agence européenne de la sécurité maritime pour lutter contre les risques de pollution, l'autre la future Agence de contrôle des frontières (comprenant les départements et centres opérationnels dédiés à la lutte contre l'immigration illégale par voie maritime). Sur leur segment maritime, les menaces principales, le terrorisme, les trafics illicites dont essentiellement la drogue et la prolifération (armes de destruction massive), sont difficiles à prendre en compte au niveau européen.

Deux étapes doivent désormais être simultanément franchies pour que l'Union européenne acquière la maîtrise de l'information maritime nécessaire à la lutte contre ces menaces. Les propositions qui figurent ci-dessous renforceraient en outre le pouvoir d'action des deux Agences de lutte contre la pollution et l'immigration illégale par voie maritime.

Il convient d'organiser tout d'abord la mutualisation des informations concernant chaque risque ou menace : la connaissance globale de la menace sur ses voies d'accès, aérienne, terrestre et maritime « de bout en bout », la connaissance des modes opératoires des organisations criminelles transnationales en charge de ces menaces, la connaissance des chaînes d'acteurs responsables des risques potentiels, enfin le suivi des effets des contre-mesures prises dans le cadre de la lutte contre ces risques et menaces. Le segment maritime est pris en compte à deux niveaux :

- à un niveau global et stratégique : connaissance particularisée des phénomènes maritimes porteurs de risques ou de menaces dans la globalité du *continuum* terre – mer – terre, connaissance des populations de toutes les formes de navires (maîtrise des bases de données des vecteurs immatriculés), description et liste des vecteurs suspecte (*List Of Suspect Ships, LOSS*). Cette connaissance fournit les éléments d'appréciation amont pour déterminer au niveau national, l'option stratégique et les effets majeurs recherchés en matière d'action des États en mer. Cette option se décline dans les espaces situés au plus près de la source de la menace, en haute mer, et dans les approches immédiates nationales ou européennes. Dans ces trois dimensions, elle renvoie à trois types de tâches fondamentales en mer : **la surveillance générale, la surveillance particulière et l'intervention par l'interdiction.**

- à un niveau régional et opératoire : connaissance particularisée des phénomènes maritimes porteurs de risques ou de menaces dans une zone maritime donnée. Cette connaissance fournit les éléments d'appréciation pour la réalisation de missions ciblées de surveillance, et d'intervention.

Cette vision de l'information d'intérêt maritime s'inscrit dans des processus de mise en réseau des échanges nécessaires, selon les principes du « *network centric management* », chaque pays ou administration compétente étant alternativement client et fournisseur. Le système peut être formalisé par un simple réseau d'échange entre représentants nationaux, par un observatoire spécifique (par menace ou risque) commun aux pays de l'Union, enfin par une Agence européenne en charge d'un risque ou d'une menace, coordonnant l'action de centres opérationnels régionaux de lutte contre le risque et le menace.

Il est d'autre part nécessaire d'établir un *système coopératif* de suivi de la navigation commerciale, en réalité la mise en place progressive d'un *Maritime Traffic Management*. À terme tout les navires, y compris les voiliers, jusqu'à des tailles plancher, à atteindre progressivement, devront établir des *plans de voyage* dont le suivi pourra être assuré très au

large, à la demande de certaines autorités (États du port, États du pavillon, États côtiers) créant ainsi une frontière maritime européenne virtuelle en deçà de laquelle la position de tout navire devra être connue du centre de contrôle des espaces de haute mer, au large des côtes européennes.

Les informations fournies par ces procédures coopératives compléteront les détections passives ou coopératives des navires au large des côtes européennes acquises grâce à un système de surveillance mettant en œuvre une combinaison de senseurs de type AIS/LRIT (*Automatic Identification System / Long Range Identification and Tracking of ships*), de radars HF et dans les zones à faible bruit d'un complément spatial de type RADARSAT. Ce dispositif, au large, de contrôle du trafic maritime est complété par des systèmes locaux de surveillance dédiés à la lutte contre certains risques ou menaces dans des zones spécifiques.

### *Un nouveau paradigme*

C'est la combinaison de l'information et du renseignement maritimes amont sur les risques et les menaces, du suivi des plans de voyage des navires et de la surveillance des mobiles qui donnera la maîtrise de l'information maritime, clé de la sûreté maritime. Ainsi pourront être conduites les analyses de risque et optimisées les mises en œuvre des moyens aéronavals d'intervention, en prévention ou dans le cadre d'opérations d'interdiction pour lutter contre tel risque ou telle menace. Cette proposition considérée dans sa globalité permettrait à l'Union européenne d'assurer la sûreté maritime dans ses approches, en coordination avec les initiatives américaines de sûreté maritime mises en œuvre dans le cadre du *Homeland security concept*, créant ainsi le socle transatlantique d'une nouvelle vision de la gestion du trafic maritime mondial.

**La maîtrise de l'information maritime est nécessairement collective, interministérielle et internationale. Elle s'impose comme un nouveau paradigme qui se substitue au principe stratégique de maîtrise de la mer.** Une nouvelle carte juridique des espaces maritimes s'organise : zones de non droit lieu d'opérations d'interdiction, zones sous juridictions nationales et l'ensemble des eaux internationales sous une nouvelle juridiction *commune* dans les quelles la navigation est « contrôlée » au profit de la communauté internationale et des États côtiers. Le droit maritime international devra s'adapter à la nouvelle donne, celle de la nécessité impérieuse d'assurer, face aux nouveaux risques et menaces, la sûreté des flux sans cesse croissants. Dans l'attente de cette évolution globale du droit, des accords et des organisations régionaux se mettent en place (*Baltic Sea Conference, Joint Inter-Agency Task Force, accord d'Aruba, discussions Chine/ASEAN*) ou s'établiront (*Mediterranean Sea Conference*), pour traiter les risques et menaces propre à chacune des zones et mettre en œuvre des stratégies régionales de sûreté et de sécurité maritimes.