Vers un système européen de surveillance maritime

Franck Bazzolli

À l'heure actuelle, les autorités européennes et nationales responsables des différentes facettes de la surveillance (contrôle des frontières, sécurité et sûreté, contrôle des zones de pêche, douanes, environnement, défense, etc.) recueillent des données séparément et les partagent rarement. Il en résulte que les mêmes données peuvent être collectées plusieurs fois, ou, au contraire, passer inaperçues parce que non communiquée à l'autorité concernée.

Les espaces maritimes européens qui constituent le cap avancé du continent eurasiatique n'échappent pas à cette problématique. C'est la raison pour laquelle la Commission européenne et les États membres de l'UE et de l'EEE ont travaillé à la mise en place d'un système européen de surveillance maritime. Cet outil intégrera les systèmes et réseaux de surveillance existants et permettra à toutes les autorités concernées d'accéder aux informations dont elles ont besoin pour effectuer leurs missions en mer.

La Revue maritime dans son n°501 a publié la première partie d'un mémoire de Master 2 de l'Université de Toulon « Carrières Publiques - Sécurité et défense » rédigé sous la direction de M. le commissaire général de 1re classe (2S) Jean-Louis Fillon au cours de l'année universitaire 2013-2014. Le texte, qui va suivre, en constitue la suite.

La rédaction

Institut Français de la Mer

Partie 2

La surveillance maritime de l'Union européenne : à la recherche d'une stratégie cohérente

«L'Europe ne se fera pas d'un coup, ni dans une construction d'ensemble. Elle se fera par des réalisations concrètes, créant d'abord une solidarité de fait» .

Extrait de la déclaration du 9 mai 1950 par Robert Schuman, ministre des Affaires étrangères français

L'Union européenne (UE) apparaît comme la dernière avancée dans l'effort de la construction de l'Europe, engagée en mai 1950, avec la célèbre déclaration Schuman[1] qui allait conduire à la création de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA). L'UE a été créée le 1er novembre 1993 après la difficile ratification, par les douze États membres[2], du traité signé à Maastricht le 7 février 1992. Auparavant, l'Acte unique européen, signé en février 1986, avait constitué la première modification substantielle des traités fondateurs des Communautés européennes. Le traité de Maastricht fut ensuite révisé par les traités d'Amsterdam en 1997 et de Nice en 2001. Puis en 2007, les États membres ratifièrent le traité de Lisbonne. Ce texte se présente comme un traité de révision où les Communautés européennes disparaissent et dotent l'UE d'une personnalité juridique, ainsi qu'une clause de défense mutuelle garantissant aide et assistance à un État membre qui ferait l'objet d'une agression armée sur son territoire. Par ailleurs, il abandonne la structure en piliers, instituée par les précédents traités, pour générer à la place une structure de fonctionnement basée sur le traité de

1. Voir annexe 5 : Déclaration intégrale.

2. Allemagne, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Danemark, Irlande, Royaume-Uni, Grèce, Espagne, Portugal.

sûreté
Sûreté

l'Union européenne, le traité de fonctionnement de l'Union européenne[3] et le traité instituant la Communauté européenne de l'énergie et de l'atome (Euratom).

Le traité de Lisbonne affiche de grandes ambitions en matière de sécurité et de défense avec pour objectif le développement d'une défense européenne. Ainsi, la Politique de Sécurité et de Défense Commune (PSDC) remplace la Politique Européenne de Sécurité et de Défense (PESD) dont le cadre d'action est défini par les missions élargies de Petersberg[4].

Lisbonne crée également la fonction de Haut Représentant de l'Union, pour les affaires étrangères et la politique de sécurité[5], dont le rôle est de conduire la politique extérieure de l'UE. Fort de ce constat, une évidence apparaît : l'UE a su se doter du cadre réglementaire nécessaire pour protéger la paix ainsi que ses intérêts.

Or, les enjeux maritimes de l'Europe sont mondiaux, comme le montre sa dépendance vis-à-vis des routes maritimes pour son approvisionnement (95%). En effet, la mondialisation a de fortes implications dans le domaine marin car elle entraîne une très nette croissance des activités maritimes[6]. Par ailleurs, les régions côtières contribuent à plus de 40% du PIB européen.

Protéger ce secteur revêt donc une importance vitale. Dès lors, L'UE ne peut qu'adopter une stratégie cohérente de coopération entre États membres, couplée à un système de surveillance maritime performant. Toutefois, il semble qu'obtenir un consensus demeure encore d'une grande difficulté, que ce soit en matière stratégique ou systémique. En effet, sorte de triumvirat du pouvoir exécutif, le Haut représentant pour les Affaires étrangères et la politique de sécurité de l'Union européenne doit travailler en relations étroites avec les membres de la Commission et le dirigeants siégeant au Conseil européen. Dans tout système démocratique, le pouvoir exécutif est celui qui décide ; il doit faire apparaître clairement, vis-à-vis des autres instances Institutionnelles, la composition de son équipe, c'est-à-dire qui est le « chef » et quels sont les rôles tenus par ses adjoints.

---

3. NDLR : Le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne est l'un des deux traités fondamentaux des institutions politiques de l'Union européenne avec le Traité sur l'Union européenne. Il portait le nom de traité instituant la Communauté économique européenne ou traité CE avant l'entrée en vigueur le 1er décembre 2009 du traité de Lisbonne. On l'appelle également couramment le traité de Rome. (source : Wikipedia)

4. Le cadre d'action de l'UE à travers la PSDC est alors défini par des missions humanitaires et d'évacuations, missions de maintien de la paix, missions de force de combat, actions de désarmement, missions de conseil et d'assistance en matière militaire, missions de prévention des conflits et missions de stabilisation post conflits.

5. Précision sur ses fonctions : voir annexe 04. Fonctions actuellement assurées par Madame Catherine Ashton.

6. Accroissement du commerce maritime : ressources sous-marines (Pétrole, minerais, gaz), ressources halieutiques, systèmes de production d'énergie renouvelable offshore, Flux d'informations économiques circulant grâce aux câbles sous-marins intercontinentaux, importance économique des zones côtières et des hubs sous-marins, rivalités entre chantiers navals et fournisseurs d'équipements maritimes et nombre croissant de vies humaines en mer.

Or, c'est dans ce secteur de gouvernance que l'UE est déficiente, car elle manque de lisibilité.

De ce fait, conscient des enjeux économiques encourus en cas d'offensives maritimes, les dirigeants européens parlementent mais ne se montrent pas assez « pro-réactifs ». Ainsi, on constate une multiplication importante des acteurs : nombreuses sont les agences opérationnelles et les initiatives industrielles en matière de systèmes de surveillance maritime.

Il convient donc de préciser le rôle de ces agences, les projets industriels qu'elles encouragent et comment le défaut de stratégie globale va les impacter.

Les acteurs et les systèmes qui interviennent dans la sécurité et la sûreté de l'UE

Afin de mettre en œuvre ses orientations politiques maritimes de sécurité et de sûreté, l'Union européenne s'appuie, sous la tutelle de la Commission, sur les Directions générales européennes des affaires maritimes et de la pêche (DG MARE), des Affaires intérieures (DG HOME), des Entreprises et de l'industrie (DG ENT & INDUS) et des Transports et de l'énergie (DG MOVE & TREN).

Chacune de ces directions délègue les missions dont elle est responsable (sûreté, sécurité) à une de ses agences opérationnelles qui va, pour ce faire, mettre en œuvre ses propres systèmes de surveillance. L'organisation se décompose comme suit :

• la DG HOME est responsable de l'agence FRONTEX qui dispose du système EUROSUR ;

• la DG MOVE & TREN est responsable de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime

(AESM) qui dispose des systèmes SAFESEANET, CLEANSEANET ainsi que celle de la Défense (AED) qui utilise MARSUR ;

• la DG ENT & INDUS ne compte pas d'agence opérationnelle mais pilote les initiatives PERSEUS et I2C ;

• la DG MARE ne possède pas non plus d'agence dédiée, mais conduit tous les projets d'études liées au développement de l'utilisation de l'AIS, ainsi que celui dénommé : *Common information sharing environment* (CISE) qui objective une coopération visant à unifier tous les systèmes. Cela pourrait-il être le futur système européen ?

La Commission européenne

La Commission joue un rôle moteur pour l'UE car elle est force de proposition en matière d'intérêt général[7] et gardienne des traités. Elle possède d'ailleurs, des pouvoirs importants dans les domaines relevant de la

7. La Commission bénéficie du monopole d'initiative.

compétence exclusive[8]. Toutefois, il convient de bien prendre en considération, que c'est une institution créée par les États membres. Sa neutralité n'étant généralement pas remise en question, la Commission a tendance à focaliser davantage son attention sur les problèmes des gouvernements, dont elle est issue, car elle ne veut pas prendre le moindre risque de paralysie de fonctionnement. Par exemple, lorsqu'elle a créé le paquet Telecom[9] en 2007 : elle n'a pas voulu prendre clairement position en faveur du consommateur ou du Parlement européen, concernant les frais d'itinérance[10]. Au final, sept ans plus tard, rien n'est encore décidé.

Forte de ce constat, la Commission va donc tenir son rôle d'animateur, en ce qui concerne la politique de sécurité et de défense commune (PSDC), et valider la plupart des projets et initiatives, que vont lui proposer les agences opérationnelles. Ces dernières exercent un lobbying lucratif auprès d'elle, afin de développer et vendre leur propre système.

Impossible, dès lors, de ne pas réfléchir sur la pertinence opérationnelle de cette profusion d'agences et de systèmes.

Les agences opérationnelles œuvrant pour la protection maritime de l'UE

FRONTEX

Opérationnelle depuis octobre 2005, l'agence européenne FRONTEX, dont le siège est situé à Varsovie, a pour mission la gestion et la coopération opérationnelle aux frontières de l'espace Schengen. Ses compétences couvrent :

- les domaines de surveillance,
- l'analyse de risque,
- l'établissement de normes communes de formation ainsi que le suivi des évolutions de la recherche présentant de l'intérêt pour le contrôle et la surveillance.

L'agence est composée d'un conseil d'administration, constitué d'un représentant de chaque État membre et de deux représentants de la Commission. Les États membres nomment leur représentant et leur suppléant. Ce conseil désigne ensuite un directeur exécutif[11] pour 5 ans qui est totalement indépendant dans l'exercice de ses fonctions. Enfin, en termes de financement, l'agence FRONTEX est dotée d'un budget autonome provenant essentiellement de contributions de l'UE. Pour l'année 2013, le budget s'élevait à 85,7 millions d'euros.

8. Domaines dans lesquels les États membres ont accepté de déléguer leur souveraineté.

9. Le paquet télécom est un ensemble de directives européennes régulant le secteur des télécommunications. La Commission prévoit de renforcer les droits des consommateurs, d'élargir les compétences des régulateurs nationaux, ou encore des mesures visant à accélérer le développement du très haut débit et à réduire le « fossé numérique » entre les zones rurales et zones urbaines.

10. Il s'agit des frais engendrés par les communications et les transmissions de données passées à l'international.

11. Actuellement M. Ilkka Laitinen

Vers un système européen de surveillance maritime

Dans le domaine de la surveillance maritime, il convient de considérer FRONTEX comme le statisticien de l'équipe. En effet, avant de développer un réseau de surveillance, il est crucial de connaître les lieux géographiques les plus concernés par les actes illicites. Par exemple, le nombre d'actions connues de transports de migrants clandestins, ou les voies maritimes les plus empruntées pour le passage frauduleux de produits stupéfiants. L'analyse des risques fut donc confiée à FRONTEX, par la Commission européenne le 13 février 2008, demande qui s'inscrivit dans le cadre du projet d'étude visant à concevoir un système de surveillance maritime européen globale.

Telles sont les requêtes faites à FRONTEX qui permettent d'œuvrer pour améliorer la sécurité maritime européenne. Or, dans le cadre de cette étude, sans porter de jugements sur l'efficacité d'ensemble de cette agence, nous pouvons toutefois faire le constat suivant : le 4 octobre 2013, près de l'île de Lampedusa (Italie)[12], 300 migrants clandestins sont décédés dans de tragiques circonstances. Ce lieu, bien connu des passeurs, est devenu au fil des années un sanctuaire tristement célèbre par les drames humains qui s'y jouent.

Quid de l'exploitation par la Commission des résultats du rapport d'étude[13, 14] livré par FRONTEX cinq ans plus tôt ?

Ainsi, en 2014, les officiers de liaison affectés dans les centres d'opérations maritimes nationaux, œuvrant à renforcer les capacités de l'agence FRONTEX, sont dans l'incapacité d'exploiter les informations concernant le volet maritime d'EUROSUR car sa mise en service opérationnelle n'est toujours pas prononcée.

L'Agence Européenne de Sécurité Maritime : AESM

Cette agence, créée par l'UE en 2000, en réponse au naufrage de l'*Erika* le 12 décembre 1999, entrée en activité seulement le 4 décembre 2002 (soit quelques jours après le naufrage du *Prestige* le 13 novembre), est installée à Lisbonne (Portugal). Elle compte un peu plus de 200 agents, pour un budget de 52 millions d'euros annuel. Fort du constat lié à l'accroissement rapide du transport maritime, et face aux risques[15] qui le menacent, l'AESM a reçu pour objectifs d'en assurer la sûreté et la sécurité, de contribuer à prévenir et lutter contre les pollutions maritimes.

Ainsi, l 'AESM a pour vocation d'assister les instances de la Commission européenne, dans la mise en œuvre du dispositif législatif et réglementaire au sein de l'UE. Elle est *de facto* au cœur du développement de cette législation, dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution, avec pour but l'harmonisation des règlements nationaux.

---

12. Source : *Courrier International* édition novembre 2013. Article intitulé « Lampedusa rien ne change ».

13. Document émis par la Commission européenne A/2051, le 2 décembre 2009, 55e session, rapport sur la surveillance maritime.

14. % des importations et exportations de l'UE transitent par voies maritimes.

15. Actes de piraterie, terrorisme.

Pour assurer ses missions, l'AESM combine les différentes capacités des systèmes qu'elle emploie. En effet, elle fournit les images satellites de CLEANSEANET[16] et de LRIT, alors qu'elle va exploiter les données AIS[17] reçues de SAFESEANET[18]. Par exemple, en cas de pollution volontaire commise par un navire (appelée dégazage), l'AESM réalisera une capture satellite, afin de prendre connaissance de l'importance de la nappe d'hydrocarbure, voire de rechercher le type d'agent polluant. Puis, elle exploitera les données AIS, afin d'établir une image du trafic maritime centrée sur la zone considérée. Le but étant de superviser et de coordonner, au mieux, l'action des moyens d'intervention. Par ailleurs, en fonction de l'importance de l'événement, l'AESM peut affréter des moyens de lutte, pour mieux aider les États membres intervenants.

Bien que l'AESM soit en mesure d'affréter des navires d'intervention et de coordonner des actions, le potentiel opérationnel, qu'octroient ces systèmes, lui laissent-ils le préavis nécessaire pour intervenir efficacement ? En effet, la haute mer impose des navires de premier rang, capable de durer et des aéronefs dotés de capacités opérationnelles étendues. Nous savons qu'il faut en moyenne 24 heures à un remorqueur d'intervention de haute mer pour parcourir 250 nautiques; or les premières heures sont capitales, lors d'une intervention sur une pollution maritime ; il est donc impératif que les États membres soient dotés d'une chaîne de commandement et de traitement des alertes efficaces, ainsi que des moyens d'intervention pouvant être rapidement mis en œuvre. De ce fait, l'AESM n'est peut-être pas en mesure d'agir rapidement, mais elle apporte un soutien indéniable. Les premières mesures d'urgence restent du ressort de la souveraineté des États.

Reste donc à savoir quelles seront les futurs engagements financiers que l'UE décidera d'accorder à l'AESM, compte tenu des mesures de rationalisations financières actuelles, pour permettre de maintenir l'utilisation de l'image satellite.

L'Agence Européenne du Contrôle des Pêches : AECP

Cette agence a été fondée en 2005 et son siège est installé à Vigo (Espagne). Dotée d'un budget de 1.7 millions d'euros, ses objectifs sont focalisés sur la préservation des ressources halieutiques. Cela se traduit notamment par la surveillance de certaines espèces menacées et la coordination de règlements et de moyens des États membres concernés. ,

Le rôle essentiel de cette agence est de soutenir l'action des États membres dans les domaines du contrôle des pêches aux frontières et en haute mer. Elle aide à garantir des conditions égales aux professionnels de la pêche pour que

16. Ces systèmes sont décrits en chapitre 4, section 3 et 4.

17. NDLR : Le Système d'identification automatique (SIA) ou Automatic Identification System (AIS) en anglais est un système d'échanges automatisés de messages entre navires par radio VHF

18. NDLR : En français, Systèmes d'Information Maritime (SIM)
Les Systèmes d'Information Maritime sont devenus aujourd'hui des éléments déterminants et incontournables dans l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritime ceci dans un contexte de plus en plus exigeant.

les obligations soient respectées et que chacun soit traité de la même manière, quel que soit son lieu d'activité. En effet, en raison du découpage des eaux territoriales et des problèmes de souveraineté inhérents, ce sont des points qui sont particulièrement névralgiques. Les flottes de pêcheurs ont donc tendance à ne pas toujours coopérer avec les forces de polices engagées en charge du contrôle.

L'AECP est censée faciliter la coordination opérationnelle des États membres, mais elle ne dispose que du système Trident[19], qui possède un volume opérationnel réduit, car il permet de visualiser uniquement les navires de pêches soumis au dispositif VMS[20]. Par conséquent, l'AECP gagnerait en efficacité à posséder un système plus avancé. Par exemple, un système informatique capable de produire des fonctions statistiques, afin d'afficher les zones les plus fréquentées, dans le but de gagner en efficience, lors du pré-positionnement des moyens.

L'Agence Européenne de Défense : AED

Cette agence, implantée à Bruxelles, existe depuis[21] 2004. Sous la responsabilité du Haut Représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité. L'AED a pour mission d'améliorer les capacités de défense de l'UE, et l'interopérabilité des systèmes existant, dans le domaine de la gestion des crises. En fait, elle recherche à dynamiser les synergies dans les domaines suivants :

- promouvoir la coopération européenne en matière d'armement ;
- renforcer la base industrielle et technologique de défense (BITD) de l'UE, en créant un marché européen des équipements de défense qui soit concurrentiel ;
- favoriser la recherche, dans le but d'optimiser le potentiel industriel et technologique européen en matière de défense.

L'AED est certainement le pilier de l'UE pour améliorer ses capacités de défense, notamment en matière de système de surveillance maritime[22]. Toutefois, avec un budget d'à peine 30 millions d'euros, destiné à financer exclusivement les projets d'études à caractères techniques et opérationnels, il apparaît de facto que son périmètre d'action est à considérer comme assez restreint. Dès lors, les pro-

19. NDLR : Application informatique de diagnostic qui permet une localisation des erreurs dans un système.

20. Les évolutions réglementaires et internationales nécessitent la mise en place de nouveaux équipements de bord, ainsi que la modification des fonctionnalités dévolues aux opérateurs de communication. Depuis le 1er janvier 2012, tous les navires de pêche professionnels sous pavillon français, immatriculés dans l'Union européenne, doivent être équipés et transmettre leur position, route et vitesse au moyen d'une balise de surveillance par satellite (VMS) approuvée. Par ailleurs, certaines pêches, à licence spécifique, nécessitent la mise en place d'un équipement VMS conforme aux nouvelles dispositions. Complément d'information : voir site internet du ministère de l'écologie et du développement durable et de l'énergie : http://www.developpement-durable.gouv.fr/Informations-aux-professionnels,31392.html

21. Créée par directive 2004/551/PESC du Conseil européen du 12 juillet 2004.

22. Voir chapitre 9 : Le projet de surveillance maritime MARSUR développé par l'AED.

jets individuels devront être financés, séparément, avec des contributions additionnelles des Etats membres concernés.

De fait, comme chaque agence a tendance à défendre son pré carré, il se pose des problèmes de partenariat, qui ont des incidences sur l'issue des projets initiés[23].

Le Centre Opérationnel d'Analyse du Renseignement Maritime pour les Stupéfiants : MAOC-N

Implanté à Lisbonne en 2007, ce centre regroupe 7 États membres[24] qui ont pour objectif de lutter contre les trafics de stupéfiants, et de coordonner les moyens de surveillance et de renseignement, dans une logique de mise en commun des informations.

Au niveau structurel, il est composé d'un comité exécutif, d'un directeur, d'officiers de liaison et d'opérateurs. Des correspondants nationaux du MAOC-N sont placés stratégiquement dans les différents centres opérationnels des États membres. Ils ont ainsi accès aux outils, leur permettant d'effectuer leur travail de veille et d'analyse, et la possibilité de consulter des systèmes de surveillance maritime nationaux, comme SPATIONAV pour la France et SIVE[25] pour l'Espagne. De plus, ce personnel de liaison émet des rapports au MAOC-N, afin d'améliorer la coordination des actions anti-drogue, à l'échelon européen. Il convient de préciser, qu'il n'y a pas de perte de souveraineté car ce centre n'a pas autorité sur l'emploi des moyens nationaux, qui restent entièrement sous le contrôle des Etats membres. Enfin, le MAOC-N ne dispose pas de fonds propres[26].

Le MAOC-N doit donc être considéré comme un élément de soutien tactique

---

23. Mme Claude France Arnould, directrice exécutif de l'AED a écrit le 26/12/2012 dans le numéro 259 de question d'Europe pour la fondation Robert Schuman : « L'association de l'Agence au livre Blanc français est une excellent nouvelle, qui devrait servir de précédent pour des exercices similaires en Europe. Nous apportons une analyse du paysage capacitaire européen, les opportunités de coopération, un retour d'expérience en matière de coopération. Mais il est également important que l'Agence ne manque pas le virage de la coopération bilatérale et multinationale. Nous pouvons y injecter notre valeur ajoutée mais aussi assurer qu'une cohérence soit maintenue en Europe entre les différents îlots de coopération. Sans quoi, nous aboutirons certainement à de nouvelles formes de duplication, ou à des trous capacitaires toujours plus importants. »

24. Créé par le décret n°2010-1166 du 30 septembre 2010 portant publication de l'accord entre l'Irlande, le Royaume des Pays-Bas, le Royaume d'Espagne, la République italienne, la République portugaise, la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord établissant un centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants, signé à Lisbonne le 30 septembre 2007.

25. Voir description du système SIVE chapitre 4, section 3, para 3.2.

26. La participation aux opérations, menées sous l'égide du centre, est financée par les États Membres. Il possède toutefois un budget de fonctionnement de 310 000 euros annuel, financé à 70% par la commission européenne. Les 30% restant sont à la charge des États membres. La part de la France s'élevant à près de 14 000 euros annuel.

Supranational mais dénué de pouvoir décisionnel, donc soumis aux volontés de coopération des États membres.

Le Centre Satellitaire de l'Union Européenne (EUSC-EU Satellite Center)

Créé en 2001[27], le CSUE est implanté en Espagne à Torrejón de Ardoz. Sa principale mission consiste à analyser les images prises par satellites[28], pour produire des rapports sécuritaires. De ce fait, il offre un soutien important aux forces opérationnelles de l'UE, déployées dans le cadre de la politique étrangère et de sécurité commune de l'Union européenne (PESC)[29], comme défini par la Commission européenne : « Il agit notamment dans le domaine de la prévention, en facilitant l'alerte rapide des risques de conflits armés, ou de crises humanitaires et assure le suivi des situations de crise ».

D'un point de vu structurel, le CSUE est constitué d'agents contractuels. Des experts des États membres ou de la Commission peuvent cependant être détachés auprès du centre pour une durée maximale d'un an. Le CSUE dispose par ailleurs, d'un conseil d'administration composé de représentants de chaque État membre et d'un représentant de la Commission. Le conseil d'administration est présidé par le haut représentant pour les affaires étrangères et la politique de sécurité. Ce dernier doit notamment approuver le programme de travail annuel et le budget de fonctionnement du centre.

Le principal bénéficiaire du travail du CSUE est le Conseil de l'UE. En effet, il dispose d'une priorité sur les autres demandeurs. Par ailleurs, en vertu des accords de « Berlin plus[30] » de 1999 et en fonction de ces priorités, le centre peut échanger une partie de ses données avec l'OTAN.

Le CSUE est donc un complément opérationnel non négligeable, pour un système de surveillance maritime, car il permet de fournir des informations, là où les capteurs conventionnels ne le permettent pas. Pour de tels systèmes, il représente une capacité de détection en profondeur, et un moyen optique efficace, permettant de lever le doute quant à une éventuelle situation à risques. D'ailleurs, SPATIONAV V2 prévoit lui-même la requête d'information pour obtenir une position de navire lointaine.

Les différents systèmes existants

La France fait figure de leader européen, en matière de systèmes de surveillance maritime, grâce à sa capacité d'innovation, et à sa faculté de dynamiser les synergies entre les industriels et le personnel spécialisé des administrations.

27. Voir acte 2001/555/PESC du Conseil du 20 juillet 2001 relative à la création d'un centre satellitaire de l'Union européenne.

28. Images satellitaires et aériennes.

29. Missions d'aide humanitaire et de maintien de la paix.

30. Les arrangements "Berlin Plus" désignent un ensemble complet de dispositions arrêtées début 2003 entre l'OTAN et l'UE, qui permettent à cette dernière d'avoir recours aux capacités et moyens de l'OTAN, dans le cadre d'opérations de gestion de crise dirigées par l'UE.

Il convient toutefois de ne pas omettre les systèmes employés par les États membres concernés par la surveillance maritime.

En effet, chacun d'eux va choisir l'utilisation d'un système de surveillance maritime autonome, c'est-à-dire qui dispose de son propre réseau de capteurs, ou d'un système fédérateur, c'est-à-dire qui intègre les informations provenant de différents systèmes et bases de données.

EUROSUR

EUROSUR est le système européen de surveillance des frontières extérieures. Il bénéficie d'un budget de 224 millions d'euros pour la période 2014-2020 ; il est devenu opérationnel, pour la partie terrestre, le 2 décembre 2013. Dix-huit États membres[31] sont contributeurs. La mise en service opérationnelle du volet maritime n'est pour l'heure (2014), pas encore prononcée. Il a donc pour vocation à remplir les missions suivantes :

- réduire l'immigration clandestine en Europe ;
- lutter contre la criminalité transfrontalière ;
- assurer la protection et le sauvetage des migrants en mer.

Pour ce faire, il s'appuie majoritairement sur les fonctions opérationnelles de l'agence FRONTEX. En effet, il faut considérer EUROSUR comme un réseau de communication protégé entre les États membres et FRONTEX. Il permet ainsi de multiplier les échanges, tels que des images et des données saisies en temps réel[32], provenant des frontières extérieures de l'espace Schengen. Cet échange d'informations permet d'orienter et d'anticiper les décisions liées à la conduite des opérations des centres nationaux, qui en ont la charge. Par exemple : une opération de sauvetage est coordonnée et conduite par des centres dédiés[33], mais il peut très vite s'avérer que le fait à l'origine du sinistre est une tentative d'immigration clandestine. En effet, les passeurs n'hésitent plus à jouer sur le principe de sauvegarde de la vie humaine, et l'obligation d'assistance[34] qui incombent aux navires d'État ; ainsi ils sabordent leurs embarcations par mauvaises conditions météorologiques, afin d'être certains que leurs passagers seront recueillis à bord de ces navires. De « simple » opération de secours, cet événement devient une affaire politiquement et juridiquement sensible. C'est pour prévenir ce type de crise qu'EUROSUR a été développé. Dans le cas de notre exemple, il aurait permis d'anticiper le fait qu'une action d'immigration clandestine était en cours, qui engageait sérieusement la sécurité des migrants. Les MRCC auraient pu pré-déclencher une opération de secours, en mettant en alerte d'importants moyens de sauvetage. Dans le même temps, les autorités sanitaires

31. Bulgarie, Estonie, Grèce, Espagne, France, Croatie, Italie, Chypre, Lettonie, Lituanie, Hongrie, Malte, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovénie, Slovaquie et Finlande.

32. Images recueillies *via* plusieurs outils de surveillance (satellites, hélicoptères, drones, systèmes de comptes rendus des navires).

33. MRCC : *Maritime Rescue Coordination Center*.

34. Loi n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer.

et judiciaires auraient également pu préparer leur intervention.

De fait, l'analyse du principe de fonctionnement d'EUROSUR, comme décrit et voté par la Commission européenne[35], prévoit essentiellement des échanges d'informations entre les autorités nationales et les opérateurs de FRONTEX, selon des zones géographiques et des événements spécifiques.

La restitution se fait sous forme de « tableaux de situation », construit selon trois types d'informations distinctes :

- les zones nationales ;
- les zones européennes ;
- les zones situées en amont des frontières.

De ces zones, sont envoyées des données reçues en temps quasi réel de différentes autorités, capteurs, plateformes et autres sources qui concernent :

- des incidents ;
- des objets (par exemple : détection et suivi de navires) ;
- des personnes (toutefois, en raison du respect des libertés et des droits fondamentaux, qu'octroi l'UE à toute personne présente dans son espace de compétence, cette requête doit rester exceptionnelle.).

EUROSUR est un système efficace, concernant la surveillance terrestre de la frontière extérieure de l'espace Schengen[36] de l'UE. Toutefois, il est à ce jour impossible de porter un jugement, sur sa capacité opérationnelle à surveiller l'espace sous juridiction maritime européen.

Le système Espagnol : SIVE (Sistema Integrado de Vigilancia Exterior)

Comme la plupart des États membres de l'UE, l'Espagne[37] est un pays particulièrement exposé à l'immigration clandestine. De ce fait, le détroit de Gibraltar revêt un caractère stratégique : il est, en effet, un lieu de passage privilégié des filières de passeurs africains. Logiquement, les autorités Espagnoles, par l'intermédiaire de la Guardia Civil, ont implanté aux abords du détroit de

35. Résolution législative du Parlement européen du 10 octobre 2013 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil, portant création du système européen de surveillance des frontières (Eurosur) (COM(2011)0873 – C7-0506/2011 – 2011/0427(COD).

36. Il désigne un espace de libre circulation des personnes entre les États signataires de l'accord de Schengen, nom de la localité luxembourgeoise où il fut signé le 14 juin 1985, et de la convention d'application de l'accord du 19 juin 1990, entrée en vigueur le 26 mars 1995. Au 1er juillet 2013, l'espace Schengen regroupe 26 États : vingt-deux des vingt-huit membres de l'Union européenne. La Bulgarie, la Roumanie, Chypre et la Croatie n'y participent pas encore. L'Irlande et la Grande-Bretagne, quant à elles, peuvent participer à tout ou partie de l'acquis Schengen ; quatre États associés, non membres de l'UE : Norvège, Islande, Suisse et Liechtenstein.

37. De par son positionnement géographique, et dans le cadre des accords de Schengen, l'Espagne se doit de protéger la frontière extérieure de l'UE, car toute personne rentrant illégalement sur son territoire possède, de facto, la possibilité de se rendre où elle le souhaite sur le territoire d'un État membre. Seule une action de contrôle fortuite peut entraver ses intentions.

D.R.

Figure 14 : couverture du système SIVE

Gibraltar un système de surveillance maritime appelé SIVE, qui s'étend de Huelva à Aguilas sur la côte espagnole, et de Ceuta à Mélilla sur la côte marocaine.

SIVE permet le pistage des petites embarcations suspectées de trafic illégal d'immigrants, la détection et l'identification, permettant d'intercepter de petits navires liés à un large éventail d'activités illégales, dont le narcotrafic, à une distance proche des côtes espagnoles. Il participe également au respect des zones de pêche, à la surveillance et à la protection de l'héritage historique des fonds marins, ainsi que la surveillance générale du trafic maritime qui transite dans le détroit de Gibraltar.

Tout comme SPATIONAV, SIVE utilise les technologies radar, AIS, optroniques, radios et optiques. Néanmoins, la stratégie adoptée par les autorités espagnoles repose sur la volonté d'avoir une côte sud entièrement surveillée par un système, capable d'émettre une alerte avec un préavis suffisant, afin de mettre en place un dispositif terrestre dimensionné. Le but est de ne pas intervenir en mer, mais plutôt à terre. Ceci permet de ne pas faire courir de risques inutiles aux convois de migrants, à l'instar de ce qui ce passe depuis le début 2014 sur l'île de Lampedusa.

Toutefois, si dans un premier temps le système s'est montré efficace, les contrevenants ont vite décelé la faille géographique. Ces derniers n'hésitent plus à couvrir plus de distance et à viser Carthagène, voire Valence, faisant prendre dans

le même temps, beaucoup plus de risques à leurs passagers. Pour contrer cette nouvelle tendance, la seule alternative opérationnelle cohérente serait d'étendre la couverture de détection et d'intervention de SIVE. Mais considérant la conjoncture économique, il est à craindre qu'une telle extension, bien qu'indispensable sur le plan de la cohérence stratégique, soit difficile à supporter financièrement par l'Espagne seule.

Ce constat étant posé, la vision globale d'un système fédérateur européen prend dès lors tout son sens, car l'UE est la seule entité à pouvoir financer et promouvoir un ensemble systémique, capable de couvrir et de protéger l'ensemble de l'espace maritime européen.

Le système français ORCA

Mis à part SPATIONAV, dont les fonctionnalités et attraits[38] ont été décrits précédemment, il existe en France d'autres systèmes autonomes dont ORCA.

Développé par la société PEGASE SYSTEMS implantée à Sète, ORCA reprend le même principe de fonctionnement que SPATIONAV, sans toutefois viser comme lui, une couverture complète du littoral métropolitain. Il équipe principalement les plates-formes off-shore de la société Total, la Marine libanaise pour la surveillance de ses approches maritimes, ainsi que les garde-côtes de Lima (Pérou). En France, ORCA équipe essentiellement les grands ports maritimes, comme celui de Dunkerque. Bien qu'opérationnellement très efficace, ce système n'équipe pas les administrations nationales intervenant pour la sûreté et la sécurité maritime. Il n'est donc pas impossible que PEGASE se positionne sur le prochain appel d'offre[39], visant à renouveler le programme SPATIONAV. Il convient au passage de préciser que pour renouveler un programme système, l'Institution se conforme à la réglementation imposée par le code des marchés public. Dans le futur, ORCA pourrait ainsi équiper les acteurs nationaux, chargés de la surveillance maritime et par effet de bord, qu'il soit intégré à un système maritime européen.

CLEANSEANET

CLEANSEANET est le système employé par l'AESM[40]. Il est conçu pour détecter les pollutions maritimes causées par des navires grâce à un ensemble de satellites. Une fois les prises de vues de la pollution effectuées, un opérateur traite les images, afin de transmettre vers les centres opérationnels des États membres concernées les éléments suivants :

38. Voir première partie.
39. La durée de vie d'un système est approximativement de 5 ans.
40. Créé par la directive européenne 2005/35/EC du parlement européen qui demande spécifiquement à l'agence de travailler avec les États Membres pour développer des solutions techniques pour lutter contre les rejets volontaires ou accidentels de substances nocives en mer.

• la position ;
• une image satellite commentée ;
• des renseignements sur les nappes d'hydrocarbure (étendue, dérive).

Les satellites de CLEANSEANET effectuent cinq à six passages de prises de vue par mois sur une zone déterminée.

CLEANSEANET est un système efficace, car il permet d'assurer une couverture photographique lointaine, plus ou moins permanente, et permet d'éviter le prépositionnement de moyens aériens coûteux. En fait, dans ce type de fonctionnement, un moyen aérien n'est engagé qu'à partir du moment où une situation anormale est détectée.

LRIT (Long Range Identification and Tracking)

LRIT est un système complémentaire à CLEANSEANET. Il capture des données liées aux positions des navires *via* des satellites, qui sont exploitées ensuite par des opérateurs privés, sur demande et sous l'égide de l'AESM. Le but est d'établir une situation globale du trafic maritime à longue distance. Le LRIT exploite un réseau de satellites de communication recevant des informations, toutes les six heures, sur la position et l'identité des navires. Il est obligatoire pour les navires transportant des passagers à l'international ainsi que pour les navires de charge de plus 300 UMS, soit de l'ordre de 50m ou plus. Quelque 10 000 navires transmettent, en permanence, des informations LRIT selon les conditions suivantes :

• État du pavillon : un État peut accéder aux informations LRIT, de l'ensemble des navires battant son pavillon, où qu'ils soient dans le monde ;
• État côtier : un État peut accéder aux informations LRIT, de l'ensemble des navires croisant à moins de 1 000 nautiques de ses côtes ;
• État du port : un État peut accéder aux informations LRIT de l'ensemble des navires, où qu'ils soient dans le monde, si la prochaine escale déclarée est prévue dans un de ses ports.

Néanmoins, bien que très performant, ce système satellitaire européen présente les inconvénients suivants :

• il faut noter que l'accès à ces informations est réglementé et payant : l'État doit s'acquitter d'un droit d'accès à l'opérateur LRIT.
• le coût de fonctionnement, même supporté par l'UE, est relativement important. Les crédits tendant à être rationalisés, il n'est pas certain que ce système soit encore employé, sous sa forme actuelle, dans les années futures.
• le système doit intégrer la zone des 1 000 nautiques autour des terres françaises. Cela implique, que la connaissance des limites terre et mer et les lignes de base droite[41] doivent y être renseignées. Or, ces lignes restent à préciser dans certains espaces outre-mer, notamment en Polynésie. La finalisation de ce travail conditionne donc le fonctionnement du système dans ces zones.

41. C'est à partir de la ligne de base, que sont mesurées les largeurs des zones maritimes, sous la juridiction d'un État côtier.

Ainsi, compte tenu de l'ensemble de ces éléments, on peut légitimement se poser la question de la pérennité d'un tel système. En effet, il convient de prendre en compte deux notions importantes. Premièrement, vis-à-vis des informations LRIT : ce sont les États qui financent eux-mêmes leurs demandes. Deuxièmement, la sécurité maritime aura toujours une priorité suffisante, pour que l'UE puisse conserver ces financements, quitte à réduire le personnel de l'AESM à Lisbonne.

Le réseau Européen : SAFESEANET

Le réseau SAFESEANET est un programme impulsé par la Commission européenne, qui vise à coordonner la mise en œuvre de la directive 2002/59. SAFESEANET est un réseau de communication paneuropéen qui mutualise l'ensemble des informations provenant des différentes bases de données Institutionnelles, comme trafic 2000 pour la France, et d'un ensemble de stations côtières européennes faisant de la détection AIS. En effet, on ne dénombre pas moins de 727 stations disposées le long des côtes des régions de la Baltique, de la Méditerranée, de l'Atlantique et de la Manche/mer du Nord. Elles sont implantées dans 22 États côtiers membres de l'UE, ainsi qu'en Norvège et en Islande. Le reste des informations provient de saisies des ports, sur les cargaisons et les voyages des navires faisant escale chez eux.

Ces informations sont ensuite partagées entre les centres opérationnels, impliqués dans la sécurité et sûreté des États membres et l'AESM (Agence européenne de sécurité maritime). Ainsi, SAFESEANET a pour vocation de renforcer la sécurité du trafic maritime, et d'améliorer la prise de décisions des autorités en cas d'événements maritimes tels que les interventions pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la prévention des pollutions. Il fonctionne en permanence et de manière sécurisée, afin de prévenir une éventuelle cyber-attaque.

SAFESEANET est donc un système qui fonctionne efficacement, à condition qu'il soit utilisé de concert avec CLEANSEANET (données AIS) et LRIT. C'est grâce à cet ensemble que l'AESM est opérante. Le schéma type de fonctionnement est le suivant : CLEANSEANET détecte un cas anormal et rend compte par le biais d'une image satellite. SAFESEANET synthétise l'état du trafic maritime centré sur la zone considérée, pour permettre la coordination de l'action des moyens, tandis que LRIT permet de faire une levée de doute en cas de détection défaillante de SAFESEANET.

Par ailleurs, bien qu'efficaces dans le domaine de la conduite des opérations en temps réel, les systèmes, dont dispose l'AESM, demeurent insuffisants dans le secteur de l'exploitation des données *a posteriori*, qui permettent d'établir les responsabilités. Les fonctions d'archivages et de « re-jeux » ne permettent pas la restitution d'échos radars bruts, car seules les données issues de la technologie AIS sont retranscrites. De fait, cette dernière présente l'inconvénient d'être falsifiable, voire dissimulable. Par exemple, un pétrolier souhaitant effectuer un

dégazage sauvage[42] peut très bien intervenir sur le paramétrage de son système AIS afin de changer son identité. De *Pacific Princess* il peut devenir *MSC Lyria*.

Ce dispositif ne présente donc aucun intérêt pour les équipes d'enquêtes.

Sea Surveillance Coopération Baltic Sea

SUCBAS est le fruit d'une coopération entre six États[43] de la mer Baltique, dans le but de renforcer la surveillance maritime et le contrôle de la navigation, via une entente inter-agence[44]. C'est un système fournissant une image intégrée de la situation dans la Baltique, la mer du Nord et la mer de Norvège. Son image est constituée d'informations provenant de différents systèmes nationaux, alimentés eux-mêmes par plusieurs capteurs comme des radars, l'AIS, ainsi que des données extraites de bases de données maritimes. C'est donc un système riche et complet.

Par conséquent, que ce soit par sa conception, que pour sa doctrine opérationnelle, ce système est force de proposition pour l'UE, en matière de surveillance maritime globalisée. Il revêt le parfait exemple d'un système fédérateur, né d'un vrai désir opérationnel de coopération.

Les Initiatives européennes

Conscient de la nécessité de renforcer la sûreté et la sécurité de son espace maritime, l'UE semble résolue à utiliser un système de surveillance maritime fédérateur unique. Néanmoins, un tel système relève d'un très haut niveau de technicité. C'est pourquoi, sous l'impulsion de la Commission européenne, il a été fait appel aux industriels intéressés et leaders dans la conception de systèmes de surveillance maritime afin qu'ils conçoivent et proposent un projet cohérant. De cette demande sont nées les initiatives PERSEUS et MARSUR, pilotées respectivement par la DG ENT & INDUS et la DG MOVE *via* l'AED. Il convient dès lors, d'apporter quelques précisions sur ce que représentent de tels projets.

MARSUR (Maritime Surveillance)

Sous l'impulsion de l'AED, le projet MARSUR a été officiellement lancé en 2006. Il a pour mandat, de mettre en place un réseau, permettant de connecter les systèmes de surveillance maritimes existants[45], au sein des marines

42. Le dégazage est une opération qui consiste à évacuer les gaz toxiques, qui s'accumulent dans les réservoirs des navires. En pratique, le dégazage désigne plutôt le déballastage des navires. Ce déballastage se traduit par le vidage des ballasts des navires, qui peuvent contenir des résidus de pétrole. Cette opération doit se faire normalement dans des enceintes, conçues à cet effet, mais certains capitaines pratiquent le dégazage sauvage en pleine mer, gratuit mais polluant pour le milieu marin.

43. Finlande, Danemark, Suède, Estonie, Lituanie et Allemagne.

44. Garde-côtes, systèmes de contrôle de trafic, centre de coordination de secours maritime et aérien, police, douanes, autorités portuaires et courtiers maritimes de navires.

45. Voir chapitre 4, section 3 et 4.

des États membres ; ainsi ces derniers sont dotés d'une interopérabilité militaire, qu'elles n'ont pas dans ce domaine. Initialement, six marines[46], déjà dotées de systèmes répondirent à l'appel. Même si aujourd'hui 18 nations participent au projet, il convient de préciser que seules les 6 nations initiales (voir note 108) y fournissent des informations ; les autres ne sont qu'utilisatrices car elles ne possèdent pas de système dédié, ce qui a conduit à la création, *de facto*, d'une plateforme de consultation[47]. L'interopérabilité est donc l'idée maîtresse de MARSUR. La visualisation de la situation maritime se fait sous format cartographique. Les données échangées sont de différents types, telles que des données sur un bateau suspect, des photos d'une marée noire et des images satellites. Parallèlement, la communication entre états-majors étant essentielle pour conduire l'action, des fonctions de messagerie, de messagerie instantanée, VoIP[48] et de transfert de fichiers, permettent des échanges plus spécifiques, comme le fait de mettre en évidence un navire en détresse ou présentant une menace contre la sûreté.

D'un point de vue organisationnel, le pilotage de MARSUR est constitué d'un groupe de direction, de groupes de travail opérationnel et technique, ainsi que d'un bureau de validation des solutions proposées[49]. Les nations prennent à tour de rôle la direction de ces groupes. Le concept d'emploi opérationnel et les procédures d'exploitation devraient être promulgués cette année. Les groupes de travail persisteront durant toute la vie du programme, dans le but de proposer des évolutions.

D.R.

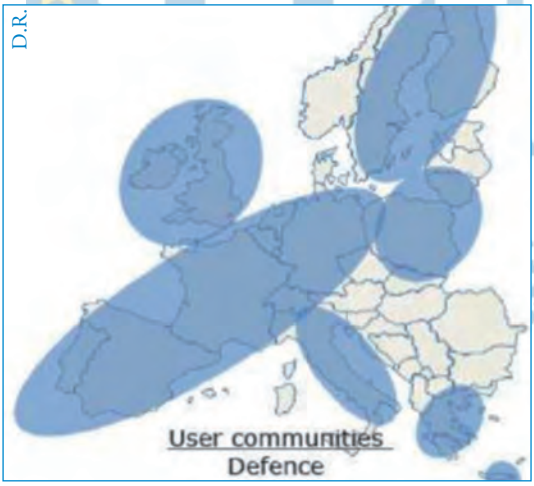

Figure 15 : étendue opérationnelle de MARSUR

Enfin, dans la perspective d'une mise en service opérationnelle proche, MARSUR fait l'objet de nombreuses expérimentations qui impliqueront de plus en plus d'acteurs. Dans ce sens, l'un des objectifs futurs est de dépasser le seul domaine militaire et d'ouvrir le réseau aux autres administrations travaillant en mer.

Si MARSUR est intéressant sur les plans opérationnel et financier, il convient tout de même, du fait des prérogatives de l'AED, de se poser la question de la fina-

46. Italie, Espagne, Royaume Uni, Suède, Finlande et France.

47. C'est pourquoi MARSUR a évolué en 2013 vers MARSUR 2 intégrant désormais MARSUR USER INTERFACE. Il est donc devenu un système communautaire, où les États membres, qu'ils soient collaboratifs ou contributeurs, échangent leurs données *via* une interface de consultation sécurisée.

48. « VoIP » pour *Voice over IP*. C'est est une technique qui permet de communiquer par la voix (ou *via* des flux multimédia : audio ou vidéo) sur des réseaux internet.

49. Pour la France, la DGA est en charge du suivi du projet.

sûreté
Sûreté

lité de ce projet. Est-il réalisé pour enrichir la BITD européenne ou est-ce vraiment l'émergence d'une volonté opérationnelle, visant à proposer un système de surveillance maritime global ?

Néanmoins, l'approche est résolument concrète et sa mise en œuvre est facilitée du fait qu'elle s'adresse à une seule communauté d'intérêts, la communauté de défense, habituée à travailler ensemble, dans un cadre « otanien », un cadre bilatéral ou multilatéral. Ses orientations pourront être mises en œuvre assez rapidement. Elles devront alimenter les travaux du futur CISE qui mettra beaucoup plus de temps à se concrétiser.

BLUE MASS MED et MARSUNO

Contrairement aux projets PERSEUS, I2C et SEABILLA, qui sont des projets conduits par des industriels de la DG Entreprise, BLUE MASS MED et MARSUNO sont deux projets pilotes étatiques lancés par la DG MARE pour démontrer la faisabilité d'un système visant à établir une situation maritime commune sur un bassin Méditerranée et ses approches atlantiques pour BLUE MASS MED et Baltique - Mer du Nord pour MARSUNO. Arrêtons-nous sur le cas de BLUE MASS MED, géographiquement plus proche de nous, qui a été piloté par la France et qui a bénéficié de la participation de cinq autres États membres : le Portugal, l'Espagne, l'Italie, Malte et la Grèce.

Les acteurs du projet, 37 partenaires civils et militaires, étaient des administrations impliquées dans l'AEM[50], au sein des six États participants. La conduite du projet a été assurée par la France : pilotage par le Secrétariat général de la mer (SGMer), service du Premier Ministre, qui s'est appuyé sur deux entités : la Direction générale de l'Armement (DGA), forte de son expérience SPATIONAV, et France Expertise Internationale (FEI), groupement d'intérêt public adossé au ministère des affaires étrangères et européennes, rompu aux coopérations européennes et extra-européennes. La DGA a été chargée du management opérationnel et technique du projet et FEI a été chargé de la conduite financière, administrative et logistique.

Déroulé de début 2010 à mi 2012, le projet a permis de :

• proposer une matrice d'échange d'informations entre les partenaires des six pays et de tout métier (intérieur, douane, marine, affaires maritimes, etc.) basée sur une véritable volonté de coopération opérationnelle ;

• proposer une architecture technique basée sur des services Web permettant l'interconnexion des systèmes opérationnels existants ;

• identifier les obstacles juridiques à prendre en compte sur le long terme ;

• mettre en place une démonstration, grandeur nature, qui s'est déroulée au printemps 2012 à Bruxelles et qui a permis de présenter une situation maritime globale, agrégeant les informations des systèmes SPATIONAV (de l'État français), SIVE (de la Guardia Civil, ministère de l'intérieur espagnol), SIVICEMAR (de la Marine espagnole), SIVICC (de l'État portugais), DIISM (dans une

50. NDLR : AEM : Action de l'État en mer

version préliminaire du futur système interministériel italien) et de l'illustrer sur la base d'un scénario opérationnel.

Ce projet a été conduit, avec une assistance industrielle minimale, pour la réalisation et la mise en place à Bruxelles du démonstrateur et son interconnexion avec les systèmes nationaux (budget industriel limité à 200 k€ par nation participante).

Le relatif succès de BLUE MASS MED ne doit pas rester sans lendemain : ses conclusions seront certainement une des sources des travaux relatif à CISE, sur lesquels repose la réponse globale, qu'apportera la Commission européenne, à la mise en place d'un système de surveillance maritime à l'échelle de l'UE.

PERSEUS, I2C, SEABILLA

L'initiative PERSEUS[51,52], a été lancée le 1er janvier 2011 par la Commission européenne (DG Entreprise) dans le cadre du 7e programme-cadre de recherche et développement (FP7) de 1,4 milliard d'euros pour la période 2007-2013. C'est un projet de démonstration technologique, d'une durée de quatre ans, qui réunit vingt-neuf partenaires industriels et opérationnels de douze États membres. Deux campagnes de démonstration sont planifiées : la première en Méditerranée occidentale s'est déroulée fin 2013, la seconde s'est déroulée à la fin de l'année 2014 en mer Egée. Par ailleurs, son budget s'élève à 42 millions d'euros.

D.R.
Figure 15 : étendue opérationnelle de MARSUR

Technologiquement parlant, PERSEUS est un « système de système », c'est-à-dire qu'il s'interface aux systèmes nationaux : SIVE, SIA[53], SIVICC[54], et SPATIONAV, afin d'agréger les informations qu'ils peuvent lui mettre à disposition. De ce fait, PERSEUS est un système prévu pour alimenter le système EUROSUR, déployé par l'agence FRONTEX au profit des Etats membres ; il est chargé du pilotage système, c'est-à-dire de coordonner l'interopérabilité des systèmes.

---

51. *Protection of European Seas and borders through the intelligent use of surveillance.*
52. 43,7 millions d'euros sont pris en charge par la Commission et 15 par les pays partenaires.
53. SIA est le système de surveillance maritime Italien et SIVICC celui du Portugal. Dans le cadre de cette étude, ils n'ont pas été développés plus avant, car leur fonctionnement et stratégie sont proches de celles de SIVE, qui lui, a fait l'objet d'un développement. Ceci est fait sciemment, dans le but de ne pas alourdir inutilement l'étude par une redondance d'information.
54. Idem note 114.

Parallèlement à PERSEUS, le même FP7[55] a subventionné deux autres projets d'objectifs assez proches, puisque devant proposer des améliorations dans l'utilisation de capteurs, permettant une surveillance en profondeur et dans l'analyse de comportements anormaux : I2C[56] (Eye to Sea) et SEABILLA

Ces trois projets touchent à leur fin (SEABILLA s'est d'ailleurs achevé depuis janvier 2014). Les systèmes, développés et déployés dans le cadre de ces projets, n'ont pas vocation à devenir opérationnels : ils seront donc certainement démantelés ou serviront ponctuellement de vitrine technologique pour les industriels les ayant développés. L'objectif du FP7 de la DG Entreprise est de favoriser le développement technologique des entreprises européennes. Sur ce plan, on peut considérer qu'il est atteint mais à un coût bien trop élevé pour le contribuable européen. En effet, même quand ils sont pilotés par la même direction générale de la Commission européenne, on constate que les projets concernent trop souvent des sujets redondants. Seuls les industriels y trouvent un intérêt : les divers dispositifs de subvention de recherche et développement existants à l'échelle française (FUI - Fond Unique Interministériel destinés aux pôles de compétitivité ; ANR - Agence Nationale de la Recherche) comme à l'échelle européenne (FP7 par exemple), leur permettent de multiplier les sources de financement public. Dans le cadre de la surveillance maritime, on peut citer l'exemple de DCNS qui a réussi à faire subventionner, par l'ANR puis par le FP7, des travaux sur la détection de comportements cinématiques anormaux, dans de nombreux projets : SCANMARIS, TAMARIS, SISMARIS, I2C, PERSEUS.

Sur le plan des applications opérationnelles, force est de constater que ces projets ne donnent pas une impulsion décisive. Si ce n'est peut-être pas la seule, une explication de l'inefficacité de ces projets est structurelle : pour emporter les appels à projet de ces dispositifs publics, nationaux ou communautaires, les candidats se présentent sous la forme de consortium, comportant de nombreux acteurs industriels (souvent contraints par les conditions de candidature). Au sein d'un même consortium, seront associés des acteurs industriels habituellement concurrents, qui se seront accordés pour remplir les conditions imposées par l'appel à projet : mais c'est généralement une association à contrecœur qui, au cours de l'exécution du projet, génère des tensions du fait de la défense des intérêts propres qui vont à l'encontre de l'efficacité du projet. Ce constat est flagrant pour l'ensemble des projets européen du FP7.

L'espoir repose maintenant sur le projet de pré-validation opérationnelle (POV) « CISE (*Common Information Sharing Environment*) » visant à définir un environnement commun d'échange d'informations maritimes Celui-ci va être

55. NDLR : FP7, en abrégé, était le septième programme-cadre cadre, pour 2007-2013, de l'Union européenne, pour la recherche et le développement technologique. Il était géré par la Commission européenne.

56. *Integrated System for interoperable sensors & information sources for common abnormal behaviour detection and collaborative identification of threat.*

lancé dans le même cadre, (suite du FP7) par la DG Entreprise, mais avec une coordination avec la DG MARE et des acteurs étatiques prédominants sur les acteurs industriels.

Common Information Sharing Environment (CISE)

Pour conclure cette revue de programmes, il parait important de présenter la toute dernière initiative de l'UE en matière de système de surveillance maritime fédérateur qui répond au nom de CISE. Placé sous la direction de la DG MARE, CISE a été lancé en 2010 avec pour objectif de fédérer l'ensemble des systèmes existants des agences européennes qui œuvrent pour la sécurité et la sûreté maritime. En fait, CISE crée un environnement commun de partage des informations qui intègre les systèmes et réseaux de surveillance existants pour permettre à toutes les autorités concernées d'accéder aux informations dont elles ont besoin pour effectuer leurs missions en mer. Dans le même temps, CISE permet l'interopérabilité des différents systèmes, pour faciliter l'échange de données et d'autres informations provenant des différents moyens technologiques. Se pourrait-il que l'UE se dote enfin d'un système de surveillance maritime intégré global ?

Figure 17 :
exemple de fonctionnement du projet CISE

Toutefois, alors que la mise en service pré opérationnelle aurait dû être prononcée par la DG ENT en 2012, rien n'a encore été fait en 2014. L'explication est simple : le fonctionnement de CISE repose sur la collecte d'informations provenant principalement des systèmes EUROSUR, SPATIONAV, SIVE, MARSUR et PERSEUS. Or, deux sont encore en phase de développement (EUROSUR et PERSEUS) quand les trois autres connaissent des difficultés pour dialoguer avec CISE[57]. Ce dernier ne possède donc pas encore « la matière » pour travailler. Par conséquent, tant que ces difficultés ne seront pas réglées, CISE restera un projet à fort potentiel mais en devenir.

57. L'EPAIM de SPATIONAV n'a pas été conçu pour partager des informations avec CISE. Ce qui implique des modifications à apporter.

Bilan

La France possède par le biais des sociétés telles que PEGASE SYSTEMS, SIGNALIS (Airbus Group), THALES et DCNS les savoir-faire technologiques et scientifiques permettant de répondre très rapidement aux besoins spécifiques qui consistent à renforcer les équipements des structures opérationnelles de l'Europe de la défense. Mais la concurrence européenne est vive (HITT, NORCONTROL, SELEX, INDRA, etc.). SIGNALIS reste celle qui possède les références les plus solides.

La sécurité et la sûreté maritimes du vieux continent sont assurées par le prisme des nombreuses agences dont les prérogatives opérationnelles semblent se diluer dans la multitude des missions qu'impose la PESC. Par exemple, des actions conjointes en matière de désarmement ou des missions de conseils et d'assistances en matières militaires. De ce fait, au lieu d'avoir un système de surveillance maritime unique, bâti sur un solide concept stratégique, on obtient des systèmes concurrents.

Finalement, le système européen de surveillance maritime global devra proposer un cadre technique et un concept d'emploi opérationnel permettant la mise en commun maîtrisée d'informations maritimes respectant les métiers et missions des différents partenaires. Sa réussite dépendra de considérations techniques, juridiques et financières.

Les contraintes techniques et réglementaires

En 2014, l'UE qui reconnaît, depuis 6 ans, la nécessité de renforcer sa surveillance maritime, n'a-toujours pas été en mesure de prononcer la mise en œuvre d'un système global. L'une des raisons principales est technique ; car fédérer les réseaux de données, provenant des différents systèmes, relève d'une grande complexité. En effet, ces échanges d'informations sont souvent interrompus, ce qui rend l'interopérabilité déficiente. Par exemple, ce dysfonctionnement pourrait être comparé à une connexion internet privée qui perd le signal de manière fréquente et aléatoire. De fait, sans une image opérationnelle stable, aucune conduite d'opérations n'est possible. Par ailleurs, d'autres difficultés subsistent.

Recueillir l'information et conduire l'action

Construire une image du trafic maritime européen, en temps réel, repose sur la mise en œuvre de concepts de gestion, intégrée et globale qui peuvent se décliner en deux niveaux : l'information et l'action.

L'information[58] concerne le volet surveillance des espaces maritimes, ainsi que l'entretien constant de la connaissance de l'activité en mer. La conduite de l'action s'opère par la mise en œuvre de réponses, liées à la perception de la situation.

58. Nous verrons dans le chapitre 5, section 4 : les règles de confidentialité liées au partage de l'information.

Cette phase devant respecter la souveraineté des États.

Néanmoins, le concept de gestion intégrée dissocie nettement le domaine de l'information de celui de l'action. En effet, il faut bien comprendre que l'information, moyennant des règles juridiques de confidentialité, est partageable entre États membres par le biais de systèmes d'informations maritimes, alors que la conduite de l'action est du ressort de la pleine compétence et souveraineté des États. Cette phase n'est partageable qu'après la signature d'accords interétatiques permanents ou conjoncturels. De ce fait, s'opposent le besoin de connaissance globale au pré carré de la souveraineté et des intérêts stratégiques étatiques. Il se pose donc la question de savoir si on peut réellement définir un système de surveillance commun sachant que les intérêts vitaux entre chaque Etat sont différents et qui impliquent des besoins en informations divergents ?

Maîtriser le réseau de données

Nonobstant les problèmes de souveraineté, la création d'un système communautaire repose sur les informations détenues par les systèmes nationaux qui doivent être partagées. Ce principe de fonctionnement s'appuie sur un réseau à nœud interopérable, permettant le transfert des flux de données. Ceci étant, l'absence de politique maritime européenne globale fait que les agences en charge de la sécurité et la sûreté maritime n'ont pas d'exigences en matière d'interopérabilité. Ainsi, bien qu'opérant sur des domaines d'actions communs, la compatibilité de leurs systèmes de surveillance et la coordination de leurs actions ne sont pas aujourd'hui assurées. Ce qui entraîne, par effets « bords », que les systèmes et les réseaux, que les agences mettent en œuvre, ne s'interfacent que très modestement avec les systèmes nationaux.

La maîtrise opérationnelle du domaine maritime européen souffre de ce manque de cohérence et de volonté politique. En outre, à cette problématique s'ajoute celle de la protection des savoir-faire industriels.

L'intelligence économique

Le domaine lié à l'intelligence économique affecte en particulier deux secteurs. D'une part, celui imposé par le besoin de protection de la souveraineté étatique, qui explique notamment, pourquoi la France a commandé à SIGNALIS la mise en œuvre d'une plateforme[59] d'échanges d'informations sécurisées (EPAIM), interfacée entre SPATIONAV et les différents systèmes européens. Encore qu'une telle plateforme ne propose qu'une solution technique : le cœur du problème réside dans la confiance à instaurer entre les partenaires européens, pour qu'ils acceptent de livrer leurs informations à un autre partenaire européen ou à une agence européenne. D'autre part, celui de la protection des technologies industrielles, pré carré que défend chaque entreprise. Considérant par exemple, qu'un export à l'international de système ne se fait qu'à partir du moment où

59. Comme vu au chapitre 1 : la plateforme se nomme l'EPAIM.

l'industriel dispose d'une technologie de rupture il paraît évident qu'une mutualisation de systèmes fait peser la crainte d'un échange de savoir-faire technologique. Ainsi, le volet politique pose le problème, actuellement insoluble, du manque d'interopérabilité des réseaux qui entrave le développement d'un futur système de surveillance maritime européen.

Le respect des droits fondamentaux

D'un point de vue réglementaire, le partage des informations, entre États membres maritimes, se traduit par la difficulté de partager une information précise, adressée à une personne spécifiquement habilitée et pour un usage caractéristique. C'est le principe absolu européen du respect des droits fondamentaux et des libertés individuelles qui s'applique stricto-sensu aux informations AIS[60].

Même si des directives UE, telle que la directive INSPIRE[61], tendent à apporter des solutions, le mélange d'entités publiques et privées suppose la protection des données, rendant la conception du système particulièrement complexe vis-à-vis du respect du droit.

L'objectivité financière

Les finances de l'Union européenne

Pour mieux comprendre la portée des investissements de l'UE, dans le domaine de la sécurité et sûreté de ses approches maritimes, il convient de rappeler le contexte général des finances européennes.

C'est la Commission européenne, organe exécutif de l'UE, qui exécute[62] le budget en mettant en œuvre les politiques de l'Union selon un programme d'action prédéfinie[63]. La Commission exerce ce pouvoir sur délégation du Conseil, sauf dans les domaines où elle dispose d'une compétence exclusive, comme pour l'union douanière ou la politique commerciale commune. Enfin, il est important de bien pendre en compte le processus de fonctionnement démocratique européen suivant : la Commission ne fait en réalité que des propositions, alors que les décisions sont prises par le Conseil des ministres, en accord avec le Parlement européen, dans la plupart des cas.

La Commission se voit octroyer un budget annuel de 150,9 milliards

60. Voir directive 95/46/CE du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractères personnel et à la libre circulation de ces données.
61. Voir directive 2007/2/CE du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne.
62. Exécuter le budget signifie le dépenser.
63. Voir règlement UE, EURATOM n°1311/2013 du conseil du 02 décembre 2013 fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014/2020.

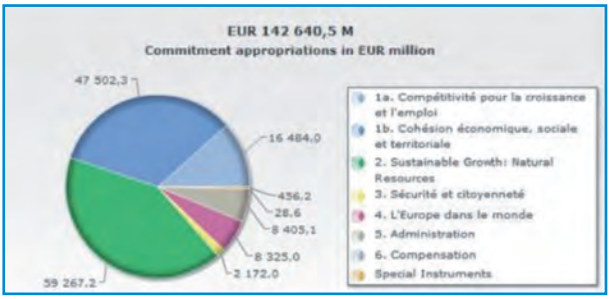

Figure 18 : répartition du budget Européen

d'euros[64] [65], un montant élevé en termes absolus mais qui ne représente qu'1 % de la richesse annuelle produite par les pays membres de l'UE.

Par ailleurs, pour bien cerner la portée de ce budget, il faut prendre en compte le fait que L'Europe possède un territoire s'étendant sur une superficie de 5 940 249 km^2 soit 4,45% de la surface totale planétaire. Sur cet espace vit une population totale de 613 661 837 habitants soit 8,81% de la population mondiale[66]. L'UE produit un PIB s'élevant à 19 393 229 millions de dollars correspondant à 28,23% du PIB mondial[67]. Pour finir, l'UE est financée selon cinq types de revenus[68] :

• les ressources propres traditionnelles (droits de douane, prélèvements agricoles et cotisations sur le sucre et l'isoglucose).

• la ressource TVA, qui est une contribution des États membres, correspondant au montant d'une TVA perçue au taux de 1%, sur une assiette harmonisée entre les pays de l'UE et la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) qu'ils perçoivent.

• la ressource RNB, qui est un prélèvement, sur le Revenu National Brut de chaque État membre, d'un pourcentage fixé annuellement par le budget de l'Union.

• diverses recettes : taxes prélevées sur les rémunérations du personnel des Institutions européennes ; contributions de pays tiers à certains programmes européens ; amendes infligées aux entreprises qui enfreignent les règles de concurrence ou d'autres règles ; fonds européen de développement (FED) qui regroupe les aides communautaires accordées aux pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique.

• l'emprunt, qui est une ressource hors budget communautaire, car seules les ressources propres doivent garantir l'équilibre du budget des Communautés.

Enfin, concernant le domaine de la défense, les principaux pays contributeurs sont la France et le Royaume Unis, qui représentent à eux seuls un niveau

64. Chiffres de 2013. Source : http://ec.europa.eu/budget/figures/2014/2014_fr.cfm. (Site officiel Europa)

65. 2 ww.vie-publique.fr/decouverte-institutions/union-europeenne/action/financement/quelles-sont-ressourcesunion-europeenne.html

66. La population mondiale représente 6,94 milliards de personnes. Source : L'année stratégique 2014. IRIS.

67. Le PIB mondial s'élève à 69 807 289 millions de dollars. Source : L'année stratégique 2014. IRIS. Pour mémoire, le PIB (produit intérieur brut) est un indicateur économique de la richesse produite par année dans un pays donné. Cet indicateur représente la valeur ajoutée totale des biens et des services produits sur un territoire national. Il est utilisé pour mesurer la croissance économique d'un pays.

68. Source internet : www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/union-europeenne/action/financement/quelles-sont-ressourcesunion europeenne.html

d'investissement respectif de 17.37% et 21.96% du budget militaire 2012 des États membres de la zone Euro.

La part budgétaire réservée aux projets de sécurité et de sûreté

L'analyse de la programmation 2014-2020, montre que la part réservée à la sécurité représente 1,63%[69] du montant total des dépenses alors que le programme où l'investissement est le plus important, croissance durable et ressources naturelles, représente une part de 38%. Nonobstant les autres secteurs budgétaires, la valeur moyenne d'investissement par programme est de 9,62%. Peut-être est-ce dû à la mondialisation ? Mais il faut bien reconnaître que la stratégie économique de l'UE est davantage focalisée sur les secteurs propres aux échanges commerciaux[70] et à asseoir les partenariats géostratégiques mondiaux.

L'UE reconnaît le besoin de protéger ses intérêts mais n'accorde que peu de crédits au budget à mettre en place pour le réaliser. Est-elle encore trop marquée par les échecs historiques de la Communauté européenne de défense (CED) et du plan Fouchet[71] ? Il semble que le principe de souveraineté des États domine cet enjeu.

Néanmoins, il faut noter l'effort financier fait par la Commission, dans le domaine des systèmes de surveillance maritime, puisqu'elle supporte MARSUR, soit 1,3 millions d'euros et participe également au financement de PERSEUS à hauteur de 27 millions d'euros sur les 42 du total. Il faut souligner au passage la différence de coût entre les deux projets, dont l'un, le plus cohérant sans doute, est développé et soutenu par l'AED (projet MARSUR).

Pour résumer, le développement d'un système de surveillance maritime global nécessite d'importants investissements, notamment en recherche et développement. Efforts financiers, qui ne semblent pas être la priorité de la Commission de l'Union européenne.

Les problèmes liés à la gouvernance de l'Union européenne

Depuis le traité de Lisbonne en 2007, on peut résumer, qu'une prise de décision au niveau de l'UE, fait intervenir plusieurs institutions européennes, et plus particulièrement :

• le Parlement européen, qui représente les citoyens de l'UE et dont les membres sont élus au suffrage universel direct ;

---

69. Soit 17 725,0000 euros sur 1 082 555,0000 euros.
Superficie mondiale : 133,4 millions de km. Source : l'année stratégique 2014. IRIS.

70. Soutien du développement des ressources naturelles, actions de promotions et encouragements sociales.

71. En pleine époque de la guerre froide, sous l'impulsion du Général de Gaulle, fut présenté le plan Fouchet le 19 octobre 1961 qui prévoyait une coopération politique et diplomatique poussée des 6 grandes Nations européennes (France, Allemagne, Grande Bretagne, Italie, Belgique et Pays Bas).

• le Conseil européen, qui est composé des chefs d'État ou de gouvernement des États membres de l'UE;

• le Conseil, qui représente les gouvernements des États membres de l'UE;

• la Commission européenne, qui représente les intérêts de l'UE dans son ensemble.

La complexité des structures décisionnelle

Le futur système de surveillance maritime européen a certes besoin d'un financement conséquent, mais il requiert par-dessus tout, une chaîne décisionnelle organisée et dimensionnée, sachant faire preuve de fermeté.

Dès lors, deux domaines cristallisent l'attention : le manque de clarté des structures décisionnelles de l'UE et le lobbying industriel.

On compte de nombreuses agences opérationnelles et structures décisionnelles œuvrant pour la PSDC, dont il est difficile de comprendre le fonctionnement hiérarchique (AED, COPS, COREPER, COREU, etc.). La lecture de leurs organigrammes est souvent d'une grande complexité. Par exemple, citons celui du Service Européen pour l'Action Extérieure[72] (SEAE), service impliqué dans les décisions liées à la sécurité et sûreté de l'UE.

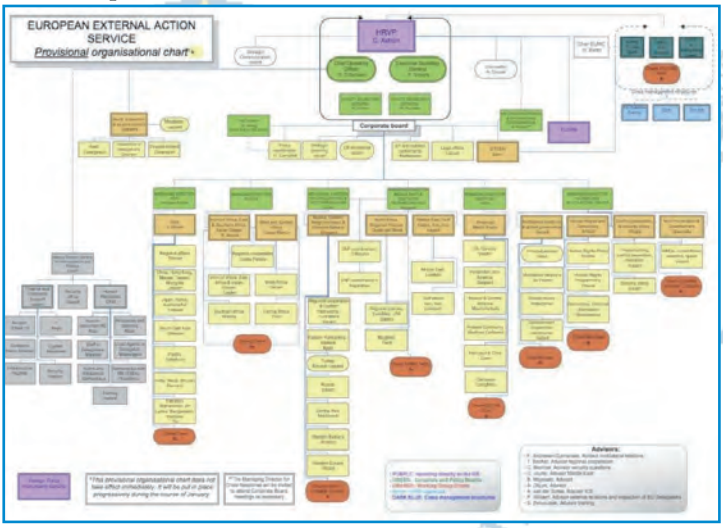

Figure 19 : organigramme du SAE

En outre, il paraît pertinent d'afficher le processus décisionnel[73] de la PSDC :

En somme, l'UE pourrait ne pas utiliser un système de surveillance maritime global, tel que CISE, par indécision car sa structure hiérarchique est imparfaite. En outre, ce non-événement traduirait un gaspillage de plusieurs millions d'euros (PERSEUS et MARSUR ont déjà coûté à l'UE 28,3 millions d'euros) et reviendrait à constater la perte d'innombrables heures de travail d'ingénieurs et techniciens, qui n'auraient pas pu les consacrer à améliorer d'autres systèmes sécuritaires.

72. Source internet : http://www.bruxelles2.eu/politique-etrangere/service-diplomatique/le-premier-organigramme-detaille-dunouveau-service-diplomatique.html

73. Source internet : http://www.defense.gouv.fr/das/relations-internationales/l-europe-de-la-defense/la-psdc-comment-camarche/la-psdc-comment-ca-marche

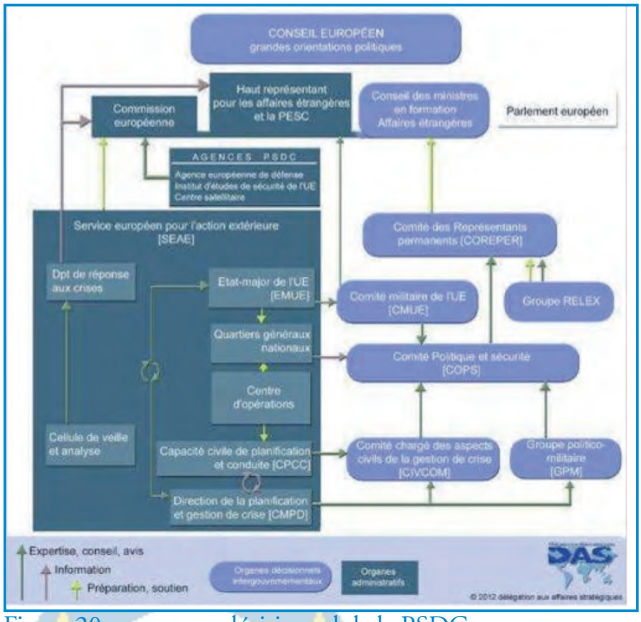

Figure 20 : processus décisionnel de la PSDC

De fait, à l'heure ou l'Europe s'essouffle par manque de crédibilité aux yeux de ses citoyens, un échec décisionnel supplémentaire ne ferait qu'exacerber ce sentiment.

Par ailleurs, la Commission doit faire face au lobbying des agences et des industriels. Bien qu'international, il est assez surprenant de voir un projet comme PERSEUS être composé de 27 partenaires industriels, tous concurrents les uns les autres. Rien qu'au niveau national, on peut s'interroger sur la pertinence de la collaboration de DCNS et AIRBUS DEFENCE AND SPACE, sachant que tous deux s'opposent sur les marchés des systèmes de surveillance maritime. Ne peut-on pas considérer que cette opération ne soit, rien de plus, que de l'affichage publicitaire ?

La jeunesse de l'Union européenne

Les décisions prises par l'UE nécessitent des délais interminables. Par exemple, Nicolas Gros Verheyde[74] a écrit le 12 juin 2013, « Si on jette un œil sur les dernières missions de crise (à composante civilo-militaire) lancées ces derniers mois (EUCAP NIGER, EUCAP NESTOR, EUAVSEC SUD SOUDAN, EUFOR RCA), le délai d'élaboration est non seulement long, mais la mise en œuvre sur le terrain est aussi lente. Ces trois missions, au bout de long mois, ne sont pas encore totalement opérationnelles.» Certes, ces Institutions s'accordent rapidement pour dresser des constats. Par exemple la nécessité de renforcer PSDC. Mais elle est quasi paralysée, dès lors qu'il faut confirmer un ordre de déploiement d'une force armée internationale. C'est le même dilemme en ce qui concerne la mise en service opérationnel d'un système de surveillance maritime global. Ainsi Camille Hubac[75] retranscrit bien ce sentiment perçu et mêlé d'admiration, d'inquiétude et d'impuissance : « L'Europe, cette formidable

74. Nicolas Gros-Verheyde est un journaliste français, né le 5 janvier 1964, à Paris spécialisé dans les questions européennes, de défense et de politique étrangère. Cet extrait est issu de son article Opération Serval, Dans la cuve, le 12 juin 2013.
Site internet : http://www.bruxelles2.eu/
75. Editions Argos 2012-stratégie, l'Union européenne, des clés pour comprendre.

et unique réalisation par laquelle des États ont librement choisi de mettre en commun des pans entiers de leur souveraineté, est une puissance d'un type nouveau. Si elle suscite intérêt et admiration à l'extérieur, l'Europe peine cependant à séduire à l'intérieur ».

Pour autant, l'Europe s'est construite d'abord sur la volonté de préserver la paix. Elle pratique l'approche globale préférant traiter d'économie plutôt que de conflits. C'est une entité jeune puisque elle n'est née qu'en 1950. L'Europe a donc moins de 65 ans et elle n'en est qu'à l'aube de sa construction.

Nul ne doute que les enjeux futurs fédèreront les hommes et leurs convictions car c'est dans l'effort de fraternisation, que les peuples du vieux continent puiseront leur force à vaincre les crises pour demeurer un acteur majeur de la scène internationale.

Perspectives futures

Si on s'interroge sur l'évolution du contexte géopolitique international, on est en droit de penser que les prochains enjeux stratégiques, qui nécessiteront l'emploi opérationnel d'un système de surveillance européen, concerneront la protection environnementale, la dépendance énergétique et les risques liés à la cyber criminalité, y compris en mer.

L'environnement

Cela ne fait aucun doute que le défi en matière de système de surveillance maritime portera sur le besoin d'intégrer les notions de protection environnementale. En effet, le réchauffement de la planète aura notamment pour conséquence, d'ouvrir des zones arctiques à l'exploitation pétrolière et de permettre la navigation par les routes maritimes polaires du Nord=est et du Nord-ouest. Tandis que l'impact du changement climatique devra prendre en compte la nécessité de protéger des zones refuges pour la biodiversité. Les pays européens, bordant la mer Baltique, auront besoin de coordonner leurs actions de surveillance maritime car le trafic va sans conteste s'intensifier.

La cyberdéfense

Un des grands enjeux du XXIe siècle concerne la cyberdéfense[76]. En effet, on assiste à la multiplication d'attaques récurrentes, commises contre des systèmes étatiques. On peut citer en exemple, le conflit de 2008 opposant la Géorgie et la Russie, durant lequel cette dernière a lancé une cyberattaque offensive, destinée à paralyser les systèmes de renseignement géorgiens la veille du

76. « Ensemble des mesures techniques et non techniques permettant à un État de défendre dans le cyberespace les systèmes d'information jugés essentiels » (source ANSSI). Ces mesures peuvent être défensives (surveiller un ordinateur, le protéger avec un anti-virus, réparer les dommages causés par ce virus) ou offensives (créer son propre virus pour attaquer celui qui envahit son ordinateur).

déclenchement d'un assaut victorieux. Il est important de ne pas négliger les évolutions défensives futures, inhérentes aux systèmes de surveillance maritime, car les conséquences en matière de sécurité pourraient être dramatiques. Par exemple, la coordination d'une opération de recherche d'un homme à la mer, qui pourrait être rendue impossible en raison d'une cyberattaque, ayant mis hors service les systèmes de visualisation maritime et de communication. On peut également citer[77], en août 2013, des chercheurs américains qui se sont intéressés aux signaux GPS utilisés par les navires : ils sont parvenus, lors d'une expérience, à imiter ces signaux et à les transmettre à un yacht. L'équipage a ainsi pensé que le navire avait dévié de sa trajectoire. Il a donc changé de cap pour se trouver exactement sur la route souhaitée par les chercheurs, qui auraient très bien pu être des pirates. Non seulement l'équipage n'a pas compris, que les données reçues étaient erronées, mais en plus, le système GPS n'a transmis aucune alarme pour dire que le signal était anormal. Cette info est d'autant plus préoccupante, que l'on peut imaginer qu'un tel « détournement » de données pourrait être fait sur tous les véhicules et aéronefs équipés de GPS.

Les ressources énergétiques

Par ailleurs, les besoins énergétiques européens et leur mode d'approvisionnement auront un impact majeur sur les systèmes de surveillance maritime. L'UE importe actuellement 56% de ses besoins énergétiques[78] dont 90% de ses obligations pétrolières et 61% de sa demande gazière. Ainsi 90% de ses importations transitent par voies maritimes. Toutefois, dans les prochaines années, l'UE devrait être beaucoup moins dépendante sur le plan énergétique.

En effet, nonobstant des contraintes écologiques, le gaz de schiste présent en grande quantité dans les espaces maritimes sous juridiction des États membres, sera certainement largement exploité. On peut donc craindre que cela ne manque pas de créer des sources de tension avec les actuels pays fournisseurs en énergie comme la Russie.

Il est également probable que les échanges avec ces pays seront moins importants puisque l'UE semble particulièrement intéressée par les gisements gaziers d'Israël[79]. On constate d'ailleurs, que de nouvelles voies d'approvisionnement se développent en parallèle. C'est le cas du projet *Trans-Adriatic Pipeline* (TAP)[80], grand concurrent du projet Russe SOUTHSTREAM, qui prévoit un raccordement des gisements Israéliens en Turquie *via* la mer Egée, la mer Adria-

77. *Spoofing on the High Seas: Yacht GPS hacked without alarm*, 6 août 2013, by Kimberly Kelly.

78. Sources : Sites internet Global Chance : http://www.global-chance.org/IMG/pdf/UE-BilanNRJ.pdf ; http://www.global-chance.org/Petit-memento-energetique-de-l-Union-europeenne ;
Revue diplomatie, Les grands dossiers n°18, janvier 2014, ISSN 2115-256X.

79. La découverte en 2000 des gisements de Tamar et surtout Léviathan en mer méditerranée permettront à Israël d'être autosuffisant et d'exporter son gaz sous forme liquéfié à partir de 2016.

Figure 21 : projet du gazoduc TAP

tique, la Grèce et l'Albanie pour aboutir en Italie avant d'être enfin distribué vers les divers pays européens occidentaux.

Ainsi, ces futures évolutions devraient avoir pour conséquence de faire progresser techniquement les différents systèmes et d'accroître leur potentiel opérationnel. Ces améliorations porteront principalement sur les capacités de détection lointaine (traitement d'échos radars à plus de 50 nautiques) et d'analyse comportementale (permettre plus d'anticipation vis-à-vis d'une situation à risque).

Figure 22 : les gisements sources du projet TAP

(à suivre)

80. TAP remplace le projet NABUCCO. Initialement, ce projet visait à rendre l'UE moins dépendante de la Russie en matière de ressource gazière. Il s'agissait à l'origine d'importer en Europe le gaz de la mer Caspienne (Azerbaïdjan et Turkménistan) voire du Kurdistan irakien ou d'Iran, à travers un gazoduc courant plus de 3 300km. Mais devant les incertitudes, liées au manque de fournisseurs disposés à l'alimenter, son parcours a été réduit à 1 300km. Il devait se greffer à un gazoduc turc pour rejoindre l'Autriche, *via* la Hongrie, la Roumanie et la Bulgarie. Le Consortium, dirigé par le Britannique BP associé aux compagnies pétrolières Statoïl (Norvège), Total (France), Socar (Azerbaïdjan), TPAO (Turquie) et Lukoil (Russie) qui exploitent le champ gazier géant de Shah Deniz, situé en mer Caspienne, aura finalement choisi le projet du gazoduc Trans-Adriatique TAP d'une longueur de 880km. Sa mise en service est prévue en 2017.