

# Marines : coopérations accrues dans les dix prochaines années



Espace de liberté et futur eldorado économique, la mer devient le théâtre de nouvelles menaces : terrorisme, trafics illicites, piraterie, pillages et pollutions. Pour les contrer avec des matériels performants mais chers et des budgets restreints, les Marines militaires devront coopérer davantage.

Leur avenir d'ici à 2025 a fait l'objet d'un colloque organisé le 28 octobre 2014 au Bourget (banlieue parisienne) lors du Salon Euronaval. Y sont intervenus les chefs d'état-major des Marines française, sénégalaise, espagnole et brésilienne.

**Vu de France.** Quelque 90 % des échanges de marchandises se font par la mer et 90 % des télécommunications transitent dans des câbles sous-marins, rappelle l'amiral Rogel. Le volume de fret transporté, passé de 4,5 Mdt à 9 Mdt en 20 ans, devrait atteindre 14 Mdt en 2020. Ces flux empruntent des détroits clés : Malacca, Ormuz, Bab-el-Mandeb, Suez, le Bosphore, Gibraltar et Panama. Pour sécuriser les voies commerciales maritimes, des réflexions sur les pires scénarios sont menées au sein de la Marine nationale, qui doit s'adapter en permanence

avec des moyens adéquats et à vérifier régulièrement. Les trafiquants de drogues, d'armes et d'êtres humains (immigration clandestine) profitent de la liberté des mers. Aujourd'hui, un navigateur GPS permet aux pirates de Somalie ou d'ailleurs de s'aventurer loin en mer et de revenir à bon port. Par ailleurs, la raréfaction des ressources à terre favorise la prospection de gaz et de pétrole offshore par des fonds 4.000 m et les ressources halieutiques sont de plus en plus demandées. Ce nouveau potentiel économique et industriel de la mer engendre des tensions près des nouvelles frontières maritimes des États riverains : mer de Chine, océan Arctique, Méditerranée orientale, canal de Mozambique et l'Est du Brésil. La Marine doit garantir la souveraineté de la France sur une zone économique exclusive de 11 Mkm<sup>2</sup>, qui lui donne des droits et lui impose des devoirs. La lutte contre la pêche illégale s'intensifie pour éviter le pillage et la disparition d'espèces dans les zones de « surpêche ». Lors d'une crise en Méditerranée, la mer devient souvent la seule voie d'accès. La Marine doit s'approcher de la zone littorale, à portée de l'adversaire. Divers pays se sont lancés dans une politique maritime importante, dont l'Union européenne (UE) devra tenir compte, avertit l'amiral. Sur le plan mondial, la France, en tant que membre permanent du Conseil de sécurité de l'ONU a l'obligation de pouvoir intervenir n'importe où. Sa Marine doit disposer de bâtiments capables de se déployer loin et longtemps, dans un contexte d'écrasement des temps médiatique, politique et militaire. Le déclenchement d'une crise est connu en 10 minutes par les réseaux sociaux et entraîne une réaction politique immédiate. La Marine doit donc prépositionner ses bâtiments au loin. Mais elle ne peut agir partout seule, souligne son chef d'état-major. Cela implique des coopérations avec les Marines des pays de l'UE, de l'OTAN et d'Afrique de l'Ouest et de l'Est : opérations « Corymbe » dans le golfe de Guinée et « Atalante » au large de la Somalie. Les bâtiments et aéronefs de la Marine surveillent les côtes et captent des renseignements en mer et même loin à l'intérieur des terres. Enfin, l'accès aux zones littorales permet d'intervenir à terre à partir de la mer : les frégates européennes multimissions FREMM et les futurs sous-marins d'attaque Barracuda seront dotés du missile de croisière naval à longue portée.

**Vu du Sénégal.** Les enjeux maritimes des pays africains portent d'abord sur une protection efficace de leurs ressources, explique l'amiral Cissoko. Rien qu'au Sénégal, le secteur de la pêche, fournisseur de protéines pour la population et créateur d'emplois, perd 290 M\$ chaque année, par suite des captures illégales. La plupart des ressources pétrolières et gazières offshore se trouve à proximité

des frontières maritimes entre le Sénégal et la Guinée Bissau, le Ghana et la Côte d'Ivoire, le Nigeria et le Cameroun. Des mécanismes nationaux et régionaux permettraient d'assurer une gestion consensuelle des zones d'exploitation aux frontières pour éviter les conflits. Les États africains doivent pouvoir garantir la sécurité des transports maritimes, des ports et des voies de communications dans les eaux relevant de leur juridiction. Cela implique d'harmoniser les différentes initiatives des partenaires occidentaux en Afrique et de renforcer les capacités d'action navale des États africains. De plus, les stations de surveillance existantes manquent de matériels adaptés au climat de l'Afrique. Compte tenu des budgets militaires limités de ces pays, l'amiral propose d'acquérir des matériels majeurs pour leurs Marines en échange de concessions d'exploitation de ressources naturelles pour une période déterminée. Par suite du cadre juridique inadéquat et du manque de moyens techniques, les États africains ont tendance à sous-traiter la sécurité et la sûreté maritimes à des sociétés privées. Il s'ensuit des difficultés liées à l'emploi de la force lors de la police en mer : règles d'ouverture du feu ; traçabilité des armes ; formation des agents de sécurité privés. Pour faire face à tous ces enjeux, les États africains doivent développer leurs propres capacités d'action navale par des partenariats entre eux, pour avoir un impact durable, et harmoniser leurs coopérations avec les États occidentaux, conclut l'amiral.

**Vu d'Espagne.** Le Livre Blanc 2013 sur la sécurité maritime prend en compte les risques et menaces déjà mentionnés ainsi que les catastrophes naturelles et accidentelles en mer, indique l'amiral Munoz-Delgado y Diaz Del Rio. Il présente cinq directives : participations coordonnées de toutes les agences relevant plus ou moins de la mer ; efficacité et meilleur emploi des moyens existants ; coopération internationale ; coopération avec le secteur privé ; cybersécurité. La Marine espagnole de demain doit améliorer ses capacités, surtout en matière de sécurité maritime et de réaction aux crises.

**Vu du Brésil.** La zone de juridiction du Brésil en Atlantique Sud s'étend sur 4,5 Mkm<sup>2</sup>, soit 53 % du territoire national, souligne l'amiral Soares de Moura Neto. Le Brésil participe aux opérations internationales de maintien de la paix par la prévention, l'action diplomatique et l'effet dissuasif. Sa Marine échange des informations en temps réel avec les États-Unis, l'Argentine, le Paraguay, l'Uruguay, le Pérou l'Angola, la Namibie et le Sénégal.

**Loïc Salmon**

Marine : obligation permanente d'innover pour rester performante

Golfe de Guinée : zone de crises pour longtemps

Le basculement océanique mondial

*Quelque 500 nouveaux programmes de construction, totalisant plus de 3.800 navires de surface et sous-marins, sont en cours, soit un chiffre d'affaires de 900 Md€ sur 20 ans. Les perspectives des Marines en 2025 ont été abordées par quatre chefs d'état-major. De gauche à droite : amiral Jaime Munoz-Delgado y Diaz Del Rio (Espagne) ; amiral Bernard Rogel (France) ; modérateur José-Manuel Lamarque (France) ; contre-amiral Cheikh Bara Cissoko (Sénégal) ; amiral Julio Soares de Moura Neto (Brésil).*