

Sûreté en mer : enjeux de puissance et de souveraineté

En 2019, la piraterie et le brigandage maritime ont augmenté dans le golfe de Guinée, mais se sont stabilisés en Asie du Sud-Est. La piraterie reste faible au large de la corne de l'Afrique, mais le brigandage s'est accru dans les Caraïbes.

Ce constat, dressé par le premier rapport annuel du « MICA Center » (Centre d'expertise français à compétence mondiale dédié à la sûreté maritime), a été rendu public par la Marine nationale le 6 janvier 2020.

Approches maritimes menacées. Le terme « approche maritime » désigne la portion d'espace maritime qui inclut la zone économique exclusive en face d'un pays côtier donné. Se situant en général également au large du territoire d'autres Etats, cet espace peut connaître des attaques de pirates venant d'autres pays. Le rapport établit une liste des dix principales approches maritimes touchées par la piraterie et le brigandage avec le nombre d'événements en 2019 : Nigeria, 54 ; La Grenade, 30 ; Indonésie, 30 ; Saint Vincent et Grenadines, 18 ; Malaisie, 16 ;

Panama, 12 ; Cameroun, 11 ; Venezuela, 7 ; Pérou, 6 ; Colombie, 6. La « piraterie » se définit comme un acte de violence commis en haute mer à des fins privées et hors des eaux territoriales. Voici le bilan par zone en 2019 avec une comparaison avec l'année la plus touchée : Asie, moins de 50 événements en 2019 contre 250 en 2015 ; Afrique de l'Ouest, environ 60 contre 90 en 2014 ; Afrique de l'Est, moins de 5 contre 10 en 2014 ; Amérique latine, moins de 5 contre 10 en 2017. Le « brigandage » correspond à un acte illicite, commis à des fins privées, contre un navire, des personnes ou des biens à son bord dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un Etat. Voici le bilan par zone en 2019 avec une comparaison avec l'année la plus ou la moins touchée : Asie, un peu plus de 40 contre un peu moins de 140 en 2014 ; Amérique latine, environ 110 contre moins de 40 en 2014 ; Afrique de l'Ouest, un peu moins de 60 contre 25 en 2014 ; Afrique de l'Est, moins de 5 contre moins de 10 en 2017. La forme des actes de piraterie ou de brigandage varie selon les régions et les saisons : enlèvement des membres d'équipage à des fins de rançon ; détournement de navires pour servir de bâtiment mère ; vol de la cargaison, notamment d'hydrocarbures ; vols avec violence ou larcins, dont les criminels peuvent tirer profit comme les accessoires du navire ou les biens personnels de l'équipage.

Coopération navale. Le MICA Center centralise les alertes en cas d'attaque, diffuse l'information utile vers les navires présents sur la zone, pour leur permettre de se protéger, et les centres compétents pour déclencher une intervention chaque fois que c'est possible. En outre, il évalue la situation sécuritaire dans les différentes zones, grâce aux signalements volontaires, et publie des bilans réguliers. La cellule « golfe de Guinée » assure le suivi et le traitement des actes de piraterie et de brigandage à partir de Brest et de Portsmouth. En effet, l'accord franco-britannique MDAT-GoG combine la connaissance de la région de la Marine française et son savoir-faire en matière de contrôle naval avec l'expertise technique britannique. Environ 950 navires sont enregistrés au MDAT-GoG, pour un suivi quotidien de 430 navires en moyenne. Pour la Corne de l'Afrique, le MICA Center héberge, à Brest, la cellule MSC-HOA, subordonnée au commandement, à Rota (Espagne), de l'opération européenne « Atalante » de lutte contre la piraterie en océan Indien. Le MICA Center entretient aussi des relations avec des organismes similaires à Singapour, en Inde et à Madagascar.

Loïc Salmon

[Opération « Atalante » : bilan du commandement français](#)

[Golfe de Guinée : sécurité et sûreté en mer et à terre](#)

[303 – Dossier : “La piraterie… contenue, mais pas éradiquée”](#)



Océan Indien : CTF 150, synergie franco-britannique

La Force opérationnelle internationale 150 (CTF 150), déployée en océan Indien pour des missions de sécurité maritime et de coopération régionale, a été placée sous commandement français pour un 10ème mandat (13 avril-17 août 2017). Son chef, le contre-amiral Olivier Lebas, a présenté le bilan de son action à la presse, le 31 août à Paris.

Coordination. Créée à la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, la CTF 150 (11 pavillons) est déployée entre la mer Rouge, le golfe Arabo-Persique et au-delà des Seychelles. Cette zone, encadrée par le canal de Suez et les détroits de Bab-el-Mandeb et d'Ormuz, couvre 36 % de l'économie mondiale, 64 % des flux commerciaux, 55 % des réserves de pétrole et 30 % de celles de gaz. Elle est menacée par la guerre civile au Yémen, l'instabilité en Somalie et les mouvements terroristes (Al-Qaïda dans la péninsule arabique, groupe islamiste somalien Al-Shabbab et Daech). La CTF 150 est complétée par la CTF 151 pour la lutte contre la piraterie et la CTF 152 pour les patrouilles dans le golfe Arabo-Persique. Naviguant à 400 milles (741 km) au large du Kenya et du Mozambique, elle ne participe pas à la lutte contre l'immigration clandestine. Pour la première fois, elle est dirigée depuis Bahreïn, siège du commandement américain de la coalition anti-terroriste qui regroupe une trentaine de pays. L'état-major de la CTF 150, composé de 24 officiers et officiers-mariniers, a inclus des officiers belge, italien et australien et un tiers de Britanniques. Cette proportion sera inversée lorsque la Grande-Bretagne commandera la CTF 150. Le 18 août, le Pakistan a pris la relève de la France.

Missions. La CTF 150 a mené une première opération dénommée « Southern Surge » de lutte contre le narcotrafic de mi-avril à mi-juin dans le Sud de l'océan Indien. Elle y a déployé 4 frégates (les *Surcouf* et *Nivôse* françaises, 1 britannique et 1 australienne) et 3 avions de patrouille maritime (1 Falcon 50 M de la flottille 24 F détaché à Mayotte, 1 danois et 1 néo-zélandais). L'opération « Southern Surge » s'est soldée par : 25 enquêtes de pavillon ; 8 saisies de drogues estimées à 457 M€ (1.271 kg d'héroïne, 455 kg de haschich et 11,3 kg de cocaïne) ; 35 sorties aériennes (210 heures de vol). Selon l'ONU, les stupéfiants contribuent à hauteur de 50 % du financement des talibans. Originaires à 90 % d'Afghanistan, les narcotrafics suivent une route terrestre par le Pakistan, puis maritime par le canal du Mozambique vers l'Afrique de l'Est et du Sud. La lutte commence par la détection d'un navire suspect par un aéronef, suivie du décollage sur alerte de l'hélicoptère d'une frégate, de la projection d'une équipe de visite du navire, fouillé méticuleusement, et de la destruction de la drogue, saisie et identifiée. L'action de la CTF 150 oblige les trafiquants à prendre davantage de risques par des trajets plus longs, qui diminuent leurs marges bénéficiaires. A partir de mi-juin, la mousson a réduit les narcotrafics. La CTF 150 a alors concentré ses efforts sur l'opération « Khamsin » de renforcement de la présence militaire dans le détroit de Bab-el-Mandeb avec une forte contribution américaine. Pendant 78

jours, 12 bâtiments de combat y ont effectué 37 transits pour établir des cartographies des habitudes de la zone (renseignement) et lutter contre le trafic d'armes dans le golfe d'Aden. Enfin, pour améliorer la coopération régionale, l'amiral Lebas a rencontré des autorités militaires du Sri Lanka, des Emirats arabes unis, d'Arabie saoudite, du Kenya, de Tanzanie, des Seychelles de Madagascar et d'Afrique du Sud.

Loïc Salmon

[Marines : outils de sécurité, du Moyen-Orient à l'océan Indien](#)

[L'océan Indien : espace sous tension](#)

[Marine nationale : opération « Arromanches » en Méditerranée et océan Indien](#)



Marine nationale : la police en mer, agir au bon moment et au bon endroit

La Marine intervient loin, longtemps et par tous les temps contre les trafiquants en tout genre et la piraterie, pour que les mers restent un espace de liberté.

Cette mission de police de la mer a été abordée au cours d'un colloque organisé, le 21 janvier 2016 à Paris, par le Centre d'études stratégiques de la marine (CESM) et l'École de guerre. Y sont notamment intervenus : le contre-amiral Thierry Rousseau, directeur du CESM ; le commissaire en chef Thierry de la Burgade, adjoint « action de l'État en mer » de l'état-major de la Marine ; Cyrille Poirier-Coutansais, directeur de recherche au CESM ; Geoffroy de Dinechin, directeur des opérations chez Orange Marine.

Résultats opérationnels. Dans la lutte contre les trafiquants, la Marine effectue des actions de la haute à la basse intensité en mer des Caraïbes, dans le golfe de Guinée, en Méditerranée et dans l'océan Indien, explique le commissaire de la Burgade. Elle coopère avec la Marine américaine au large des Antilles pour détecter les flux d'héroïne, dont les vecteurs, du semi-submersible au porte-conteneurs, nécessitent des modes de réaction différents. Ainsi, l'hélicoptère d'une frégate pourra obliger un navire suspect à s'arrêter en haute mer, afin qu'une visite soit effectuée à son bord par des commandos. La compagnie maritime CMA CGM fait inspecter la coque de ses navires dans les ports d'Amérique du Sud, depuis qu'une torpille chargée de cocaïne y a été découverte... soudée ! En Méditerranée, les narcotrafiquants remontent vers le Nord de l'Afrique et s'infiltrent dans les flux de migrants, secourus par la Marine italienne, pour tenter le passage. Selon l'agence européenne de contrôle des frontières extérieures Frontex, entre octobre 2014 et octobre 2015, l'immigration clandestine par la mer a augmenté de 1.009 % en Méditerranée orientale. La Marine française participe à plusieurs opérations européennes de lutte contre le trafic de migrants et les passeurs : « Indalo » (au large de l'Espagne) et « Héra » (Mauritanie et Cap Vert) en Atlantique ; « Triton » (Italie) et « Sophia » (Libye) en Méditerranée centrale. Suite au refus des autorités libyennes d'autoriser l'entrée dans les eaux territoriales (22 km), Frontex a redéployé ses moyens vers la côte

turque, mais sans implication de la Marine française. En revanche, à Mayotte et en coordination avec les cinq radars terrestres, celle-ci intervient pour secourir les migrants qui sont reconduits dans leur pays d'origine, sauf les femmes enceintes et les enfants mineurs. En outre, elle participe aux opérations internationales de lutte contre la piraterie, dont : « *Corymbe* » (depuis 1990) pour la surveillance dans le golfe de Guinée et la formation des personnels des pays riverains ; « *Atalante* » (2008) avec déploiements du patrouilleur de haute mer *L'Adroit* et d'un avion de surveillance maritime F50M en océan Indien, où aucune attaque n'est survenue en 2015. Elle assure un contrôle naval volontaire avec les navires marchands par le partage du renseignement et la formation de convois ainsi que l'embarquement d'équipes armées sur les thoniers senneurs. Pour lutter contre la pêche illégale en Guyane où les comportements sont parfois violents, la Marine coopère avec les forces armées brésiliennes. Dans les terres australes et antarctiques françaises (TAAF), le pillage des ressources halieutiques, dont la légine à la chair très appréciée des Asiatiques, se fait à grande échelle. Le dispositif de coercition et de répression inclut la surveillance satellitaire et la saisie des filets, qui coûtent jusqu'à 50.000 € pièce. Depuis quelques années, des prospections pétrolières illégales ont été constatées dans les Iles Éparses (TAAF), où sont exercées la surveillance des études sismiques et l'observation par satellite et avion. Les biens culturels maritimes constituent un nouvel enjeu pour les trafiquants, notamment les épaves d'anciens vaisseaux à voiles disparus en mer. Pour toutes ces missions de police en mer, les commandants de navires et d'aéronefs de l'État sont habilités à constater l'infraction et en informer un procureur.

Dimensions géopolitiques. Pendant la guerre froide (1947-1991), la présence des Marines américaine, soviétique et européennes sur toutes les mers a réduit la piraterie et les trafics de drogue, rappelle Cyrille Poirier-Coutansais. Ils ont repris ensuite et profitent aujourd'hui de la globalisation du commerce légal. Par ailleurs, la Convention de l'ONU sur le droit de la mer (1982) a offert aux États côtiers une zone économique exclusive, que beaucoup d'entre eux sont incapables de protéger. Ainsi, les 38 délimitations de la zone des Caraïbes facilitent le trafic de cocaïne d'Amérique latine vers les États-Unis et l'Europe. Actuellement, les principales zones de piraterie sont situées le long des principales routes maritimes de transport d'hydrocarbures et de marchandises : Est de l'océan Indien et golfe de Guinée vers l'Europe ; Asie du Sud-Est vers l'Extrême-Orient. En outre, 15 % des pêches dans le monde sont illégales. L'Union européenne (UE)

a nommément désigné 18 pays contrevenants : 8 ont reçu un avertissement ; 3 font l'objet de sanctions commerciales avec interdiction d'exportation vers l'UE ; 7 ont corrigé leurs pratiques par la suite. **Télécommunications sous-marines.** Le monde entier est desservi par des câbles de fibres optiques reposant sur le fond des océans et qui acheminent plus de communications que les satellites depuis les années 1980. Les pays directement reliés à plus de 20 d'entre eux sont exposés au risque de « coupure internet » : États-Unis, Grande-Bretagne, Suède, Espagne, France, Italie, États riverains de la mer Rouge, Inde, Chine, Corée du Sud et Japon. Actuellement, Orange Marine installe des câbles sous-marins entre la Somalie et le Kenya (Afrique de l'Est) et entre le Cameroun, le Nigeria et le Bénin (golfe de Guinée). Les navires spécialisés, qui posent (80 km/jour) et réparent ces câbles, sont très lents (11km/h), souvent à l'arrêt et donc vulnérables, explique Geoffroy de Dinechin. La protection des équipages, tous volontaires mais non armés, est assurée par : la Marine nationale qui fournit conseils, analyses des situations locales et équipes de militaires embarquées ; les procédures de sûreté et les mesures de protection passive à bord (barbelés et « citadelle refuge »). Le coût de la sécurité se répercute sur les salaires des équipages, qui incluent une « prime de mer », et les primes d'assurances, majorées de 20 % pour risques de guerre.

Loïc Salmon

[Piraterie maritime : l'action d'Europol](#)

[Lutte contre le trafic de drogue : réponse internationale](#)

Les quantités de drogue saisies en mer en 2014 et 2015 et à destination de l'Europe sont passées de 1% à 5 % pour le cannabis et de 17 % à 67 % pour la cocaïne. En 2015, la Marine nationale a saisi 1,9 t de cocaïne (+ 290 kg rejetés en mer) et 2,5 t de cannabis (+ 1,5 t rejetée en mer). Elle a aussi intercepté 1.289 migrants en Méditerranée et 1.736 à Mayotte. En matière de pêche illicite, elle a procédé à 1.537 contrôles, dressé 1.828 procès-verbaux, dérouté 55 navires et saisi 8,5 t de poisson et 155 km de filets. En 2015, selon l'International Maritime Bureau, il y a eu 7 actes de piraterie dans le golfe de Guinée et 18 en Asie du Sud-Est ainsi que 17 actes de brigandage maritime (attaques de navires à quai ou au mouillage dans les ports) dans le golfe de Guinée et 153 en Asie du Sud-Est.

Menaces sur tous les fronts

De la piraterie maritime à la cybercriminalité



Piraterie : encore présente sur

mer et en expansion dans le cyberspace

Transport maritime, production pétrolière et flux de données informatiques tirent profit de la mondialisation... avec la menace récurrente d'attaques de pirates, imprévisibles et difficilement identifiables.

Ce parallèle a fait l'objet d'une conférence-débat organisée, le 8 avril 2015 à Paris, par le Master 212 de l'Université Paris-Dauphine et l'Association nationale des auditeurs jeunes de l'Institut des hautes études de défense nationale. Y sont notamment intervenus : le vice-amiral Arnaud Coustillière, officier général cyberdéfense à l'État-major des armées ; Thierry Bourgeois, directeur de la sûreté du groupe Total (hydrocarbures) ; Jacques de Chateaueux, président de Bourbon (services maritimes pour l'offshore pétrolier) ; Philippe Sathoud, directeur opérationnel au groupe DCNS (équipementier naval) ; Patrick Simon, avocat au barreau de Paris et président de l'Association française du droit maritime ; Patrick de la Morinerie, directeur général adjoint chez Axa Corporate Solutions (assurances).

État des lieux. La technologie informatique embarquée d'un navire civil et les infrastructures portuaires restent vulnérables aux cyberattaques. Via internet, un « hacker » (pirate informatique) pourrait en effet modifier les paramètres de conditionnement de sa cargaison ou, pire, ceux de ses automates et le dérouter de sa destination. Les risques encourus diffèrent pour les porte-conteneurs (CMA), les unités de servitude offshore (Bourbon) ou les navires spécialisés (Louis-Dreyfus Armateurs), souligne l'amiral Coustillière. Présent dans 132 pays où il produit (à terre ou au large) ou distribue pétrole ou gaz, Total les classe selon le niveau d'insécurité ordinaire, l'instabilité politique et le terrorisme. Il exclut toute activité en Somalie, Syrie et Afghanistan, classés « rouges ». Au Nigeria, les personnels de ses plates-formes en mer sont acheminés par hélicoptère et les matériels par chalands, escortés par des patrouilleurs militaires. Faute de moyens suffisants des États riverains, la piraterie perdure dans le golfe de Guinée. Un centre de coordination anti-piraterie est en cours d'installation. Comme pour le détroit de Malacca, les navires doivent y être connectés par le système d'identification AIS, qui permet de connaître leur position exacte en permanence. Toutefois, les pirates, très bien renseignés, peuvent ainsi les localiser et, en cas

d'attaque réussie, commencent par déconnecter l'AIS. Selon AXA, la piraterie diminue dans le monde, mais devient plus efficace : pour un trafic annuel moyen de 150.000-200.000 passages dans les zones dangereuses (détroit de Malacca et golfes d'Aden et de Guinée), le taux de succès est passé de 66 % sur 445 attaques en 2009 à 95% sur 245 attaques en 2014. Il reste encore 400 marins détenus à terre par des pirates en mars 2015, contre 1.000 en 2005. Bourbon, qui déploie 90 bateaux-navettes au Nigeria et 300 dans le golfe de Guinée, n'y envoie que des volontaires parmi ses 12.000 marins. La Norvège et les Philippines ont interdit à leurs ressortissants de travailler au Nigeria. Les compagnies d'assurances prennent en charge les dommages en mutualisant les risques en fonction des données statistiques. Mais, indique AXA, comme ces dernières n'existent pas en cybercriminalité, elles établissent... des scénarios de risques !

Sûreté et protection. Total se prémunit de la cybercriminalité à bord de ses installations de diverses façons : anti-virus ; mesures des flux en entrée et sortie pour détecter les comportements anormaux ; recours aux agences de protection pour identifier les programmes malveillants et les éliminer. Des « passerelles » protégées relient l'informatique de gestion (connectée à internet) à celle, dite « industrielle », des installations techniques. Le manque de vigilance des personnels se trouve souvent à l'origine des dégâts mineurs constatés. De son côté, DCNS a établi une procédure réglementant l'accès à l'informatique du bord, a mis au point des logiciels de repérage et forme les équipages à la détection ou l'intervention. En ce qui concerne les attaques physiques, Total se protège différemment selon le contexte juridique. Dans les pays où l'État est actionnaire ou propriétaire des installations de production, il met des gendarmes à la disposition de Total, qui assure l'exploitation du site. Pour les forages en mer par grande profondeur, l'État riverain est unique propriétaire des installations, dont le coût d'exploitation est partagé entre les différents partenaires. Face à la menace de la piraterie maritime, Bourbon a équipé ses navires d'une « citadelle » à l'épreuve des balles du fusil d'assaut de type kalachnikov et où l'équipage se réfugie jusqu'au départ des pirates, incapables alors de conduire le navire. En outre, les équipages sont formés et entraînés pour prendre conscience du danger et s'habituer à la discipline. En cas d'attaque, une procédure permet à l'équipage d'informer les autorités compétentes. Pour ce type d'opération, DCNS dispose du patrouilleur de sauvegarde maritime *L'Adroit*, équipé de moyens de communication sécurisés et qui embarque un hélicoptère, des drones de surveillance et des commandos. Concrètement, sur la base de renseignements, la

Marine du pays riverain intervient, de jour comme de nuit et quelles que soient les conditions météorologiques. L'avocat Patrick Simon estime nécessaire l'embarquement de sociétés militaires privées, comme aux États-Unis et comme la loi l'autorise en France. De son côté, l'amiral Coustillière, rappelle que les mers, où sévit la piraterie, doivent être occupées par des navires de l'État, seuls autorisés à employer la force en cas de légitime défense. Or, aux États-Unis, celle-ci correspond à l'anticipation, alors qu'en France l'analyse de la situation reste un impératif préalable. Au large de la côte somalienne, la piraterie est contenue, mais pas éradiquée, en raison notamment d'une coordination des patrouilles de Marines de divers pays et de la constitution de convois escortés, particulièrement dissuasifs. Toutefois, les pirates, bien renseignés, attaqueront tout navire qui, par indiscipline, s'aventurerait seul dans une zone réputée dangereuse.

Loïc Salmon

[Piraterie maritime : l'action d'Europol](#)

[Cyberdéfense : une complexité exponentielle](#)

[Cyberdéfense militaire : DEFNET 2015, exercice interarmées à tous les niveaux](#)

En matière de piraterie maritime, le Centre d'étude et de pratique de la survie (CEPS) recommande de : s'informer au préalable auprès des ambassades et consulats français et des autorités portuaires ou maritimes compétentes ; s'inscrire au contrôle naval volontaire en océan Indien ; s'assurer du fonctionnement optimal des moyens de communications (valises satellites, radio HF) et des moyens électroniques du bord (GPS, balise d'alerte, radar) ; maintenir une veille permanente anti-piraterie 24h sur 24 ; assurer des tours de garde dans les ports les plus sensibles. Le CEPS préconise aussi des mesures de protection à bord : leurres sur le pont avec des mannequins en tenue d'équipage ; protection du pont par un grillage ; barrière physique (barbelés par exemple) pour éviter l'abordage du navire par l'accrochage d'échelle ; panneaux et pictogrammes dissuasifs autour du navire ; diffuseur d'eau à haute pression autour du navire.



(c) Loïc Salmon

Opération « Atalante » : bilan du commandement français

Outre ses principales missions, l'opération européenne « Atalante » en océan Indien a réalisé environ 30 missions d'assistance médicale et 10 sauvetages en mer, lors de son 3ème mandat sous commandement français (6 décembre 2013-6 avril 2014). Son chef sur le théâtre, le contre-amiral Hervé Bléjean, en a dressé le bilan devant la presse le 10 avril 2014 à Paris. La France, à l'origine de l'opération « Atalante » avec l'Espagne, en est le premier pays contributeur, grâce à ses forces stationnées à Djibouti. Pendant la période considérée, la force multinationale TF465 EUNAVFOR comptait 5 bâtiments, dont le transport de chalands de débarquement français *Siroco*, 4 avions de patrouille maritime (2 à Djibouti et 2 aux Seychelles), 7 hélicoptères embarqués et 1 équipe de protection (commandos Marine). Chaque nation finance les moyens qu'elle engage sous la direction de l'état-major basé à Northwood (Grande-Bretagne). Depuis décembre 2008, l'EUNAVFOR assume trois missions : **protection des navires du programme alimentaire mondial** (PAM) et de la mission de l'Union africaine pour la Somalie ; participation à la sécurité du trafic maritime dans le golfe d'Aden et des navires de pêche dans le Sud-Est de la Somalie ; participation à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie. Selon l'amiral Bléjean, aucune attaque n'a réussi, malgré quelques tentatives, contre les navires du PAM qui ont acheminé 1,9 Mt de nourriture dans la région. L'EUNAVFOR n'exerce pas de contrôle de pêche, mais les contacts amicaux avec des bateaux de pêche somaliens, iraniens et yéménites permettent de récolter des renseignements. Ceux-ci alimentent la base de données de Northwood, qui les répercute vers les autorités légales de Somalie. Depuis le début de 2014, **aucun acte de piraterie n'a réussi**. D'après l'amiral, cela montre que la piraterie a perdu son attrait économique. Ainsi, le 18 janvier 2014, le *Siroco* a intercepté le boutre indien *Shane-Hind* et appréhendé des pirates « présumés » (dénomination juridique jusqu'à leur jugement), qui ont été transférés au Seychelles... où ils risquent 30 ans de prison ! Les accords de transferts entre l'Union européenne et les pays riverains permettent d'accélérer la procédure judiciaire. La Tanzanie vient d'en signer un et les Seychelles ont déjà jugé 50 % des cas de piraterie avérée. En outre, les navires marchands prennent mieux en charge leur propre protection par des moyens passifs et aussi par l'embarquement d'une équipe

armée, étatique ou privée, particulièrement dissuasive. Enfin, l'EUNAVFOR coopère avec les bâtiments de l'OTAN engagés dans la lutte contre le terrorisme et aussi avec des unités russes, sud-coréennes, japonaises et chinoises. A la suite de ces succès, le mandat de l'opération « Atalante » devrait s'achever en décembre 2016, à condition notamment, précise l'amiral Bléjean, que les navires de commerce maintiennent leurs mesures d'autoprotection.

Par ailleurs, **la Chine** affirme sa présence maritime en Afrique. Un exercice s'est déroulé dans le golfe d'Aden entre le *Siroco*, la frégate allemande *Hessen*, 1 frégate chinoise et 1 pétrolier ravitailleur chinois, afin d'acquérir une expérience maritime commune. Des bâtiments chinois devraient rester dans la région après « Atalante ». D'autres se rendront dans le golfe de Guinée pour coopérer avec les marines occidentales sur zone. La Chine est en effet devenue le premier pays importateur de pétrole de la région, où résident environ 2 millions de ses ressortissants.

Loïc Salmon

[Opération européenne « Atalante » : piraterie contenue en océan Indien](#)

[L'océan Indien : espace sous tension](#)

Regards croisés sur la sûreté dans les transports



Mercredi 29 janvier
Paris



(c) Loïc Salmon

Sûreté des transports : enjeu majeur pour les entreprises et certains secteurs stratégiques

Vols, perturbations du trafic par suite de délinquances, sécurité des personnes et dégradation de la réputation de l'entreprise menacent tous les moyens de transports urbain, terrestre, aérien et maritime. La sûreté cumule mesures de protection et coopération avec les forces de police et de gendarmerie.

Jean-Marc Novaro (RATP), Arnaud Conrad (Exapaq), Charles Yvinec (Air France) et Simon Delfau (CMA-CGM) ont présenté la situation, au cours d'une conférence-débat organisée, le 29 janvier 2014 à Paris, par l'Association nationale des auditeurs jeunes de l'Institut des hautes études de défense nationale et l'ASIS

International France.

Transport urbain. La Régie autonome des transports parisiens (RATP) exploite un réseau de 16 lignes de métro, 2 lignes de RER, 5 lignes de tramway et 350 lignes d'autobus, totalisant plusieurs centaines de km dans Paris et sa banlieue. Selon Jean-Marc Novaro, tout passager se trouve en état de vulnérabilité, car il est en dehors de son environnement le plus familier et dans une position d'inconfort et un état d'esprit particulier. Plusieurs menaces concernent la RATP : incivilités ou comportements incorrects dénoncés périodiquement par voie d'affiches dans le métro ; vols à la tire (pickpockets) ; terrorisme NRBC (nucléaire, radiologique, biologique et chimique) ; vols de câbles métalliques par des bandes organisées avec des risques d'effets dramatiques pour la circulation et les voyageurs ; graffitis qui occasionnent un coût énorme de remise en état des matériels. S'y ajoutent les risques liés à la sécurité : suicides de voyageurs ; découvertes de colis ou produits suspects, qui immobilisent les trains et gênent les passagers. La RATP dispose d'un corps de 1.200 agents de sécurité d'entreprise, assermentés, en uniforme et... armés (bombe gazeuse et revolver). Formés en interne, ils doivent remplir de bonnes conditions physique et psychologique et effectuent des patrouilles en coordination avec la police. Les données de géolocalisation sont utilisables en direct par le PC de la Brigade des réseaux ferrés d'Ile-de-France, situé à proximité de celui de la RATP. Un système de vidéosurveillance gère la circulation des trains et la protection des personnes et du matériel : 9.400 caméras dans les stations et installations fixes des différents moyens de transport ; 24.100 caméras à l'intérieur des autobus, trams, RER et métro. Enfin, la RATP organise des exercices de gestion de crises. En cas d'attentat NRBC, la remise en état du réseau nécessiterait un long travail de décontamination.

Transport routier. La crise favorise la multiplication des vols de marchandises, notamment dans les aires de stationnement d'autoroute et les entrepôts, explique Arnaud Conrad. Environ 1.500 vols par an, d'une valeur de 30 M€, se produisent en France, surtout dans le Sillon rhodanien, le Nord et le Sud de la France. Ils se répartissent essentiellement entre les alcools (16,3 %), l'alimentation (14,8 %), l'habillement (13,4 %) et les matériaux de construction, industriels et pièces d'automobiles (12,8%). Plus de 6 vols à main armée sur 10 ont lieu en Région parisienne. Tout incident est signalé aux forces de l'ordre, réparties sur le territoire : gendarmes dans les campagnes (80 %) et policiers dans les villes (20

%). Le « milieu » classique et les gangs de banlieue français sont à l'origine de 75 % des faits. Les organisations étrangères s'attribuent le reste : mafias italiennes et organisations criminelles de l'ex-URSS et des Balkans. Ces dernières font surtout du trafic d'armes pour le grand banditisme. Ainsi, un fusil automatique « kalachnikov », acheté 450 € en Serbie, est revendu 2.500 € en France. S'y ajoute la sécurité des personnes : accidents de la route et agressions des chauffeurs pendant les déchargements et chargements. La coopération avec les forces de l'ordre permet de se constituer partie civile, en vue de réclamer des dommages et intérêts, et d'évaluer les risques pour prendre des mesures préventives, comme la surveillance (humaine et électronique) et la traçabilité des produits transportés.

Transport aérien. Depuis 1931, il y a eu près de 1.500 actes terroristes, détournements, attaques contre un avion commercial, des passagers et des installations dans le monde, indique Charles Ivinec. Après une augmentation régulière entre 1945 et 1967, le nombre de détournements d'avions a bondi à 38 en 1968 et 82 l'année suivante. Chaque nouvel attentat conduit à de nouvelles mesures. Ainsi, ceux par avions suicides de septembre 2001 aux États-Unis ont eu pour conséquences le renforcement des portes du cockpit, le contrôle d'accès au cockpit et l'élaboration d'une liste d'articles prohibés. Outre l'application des règlements nationaux et internationaux, Air France dispose d'un programme de sûreté et forme ses personnels au sol et navigants. L'évaluation des niveaux de menace par cotation des escales à risques se fait par une veille événementielle à partir des médias, institutions gouvernementales, entreprises, instituts de recherche, réseaux de transport aérien et liaisons quotidiennes avec les expatriés, agents en déplacement et navigants. Chaque année, Air France dépense 70.000 € pour la sûreté.

Transports maritimes. Le groupe CMA-CGM exploite 430 navires qui transportent par an 11 millions de conteneurs équivalents 20 pieds (unité internationale de fret), scellés, par an dans 400 ports dans le monde, souligne Simon Delfau. Elle coopère totalement avec les autorités internationales et nationales en cas de découverte de trafics illicites : marchandises sous embargo ; espèces animales protégées ; explosifs et armes non déclarées. Les marchandises dangereuses sont ségréguées pour éviter les réactions chimiques intempestives. Clients et entités suspects figurent dans la propre base de données de CMA-CGM. A l'encontre des passagers clandestins, des mesures sont prises à bord dans les

ports à risques : contrôle d'accès au navire renforcé ; éclairage ; rondes ; fouille du navire avant le départ. Des gardiens supplémentaires sont employés sur le quai et des scellés posés sur les conteneurs vides avant leur embarquement. Contre la piraterie, CMA-CGM a élaboré des mesures de protection passive : moyens de protection physique, vitesses adaptées, routes prédéfinies, zones d'exclusion, suivi permanent des navires, lignes de communications d'urgence et exercices. Enfin, des hommes armés embarquent à bord des navires les plus vulnérables transitant par l'Afrique de l'Est.

Loïc Salmon

[Milipol 2013 : innovations technologiques pour la sécurité](#)

[Sûreté : élément stratégique des entreprises internationales](#)

[Sécurité : gestion des expatriés français en cas de crise](#)

De gauche à droite : Simon Delfau, responsable sûreté à la compagnie maritime CMA-CGM ; Arnaud Conrad, responsable national sécurité sûreté dans la société de transport terrestre Exapaq ; François Mattens, président de l'Association nationale des auditeurs jeunes de l'Institut des hautes études de défense nationale ; Jean-Marc Novaro, directeur de la sécurité à la RATP ; Charles Yvinec, directeur de la sûreté à Air France. Pour trois de ces responsables, la sûreté en entreprise constitue une seconde carrière : l'un était contrôleur général de la police, un autre commissaire divisionnaire et un troisième avait servi dans la Légion étrangère.



Opération européenne « Atalante » : piraterie contenue en océan Indien

« Zéro attaque réussie pendant mon commandement dans une zone grande comme l'Union européenne ». Tel est l'objectif que s'est fixé le contre-amiral français Hervé Bléjean, commandant de la force navale « Eunavfor » de l'opération européenne « Atalante » de lutte contre la piraterie au large de la Somalie. En fonctions du 6 décembre 2013 au 6 avril 2014, il a présenté la situation à la presse le 23 janvier 2014, à bord du transport de chaland de débarquement (TCD) *Siroco*, lors d'une visioconférence avec le ministère de la Défense à Paris. De fait, sur les 9 attaques signalées depuis le 1er janvier 2013, aucune n'a réussie. Depuis le lancement de l'opération « Atalante » en décembre 2008, le nombre d'actes de piraterie réussis a effectivement diminué : 39 succès sur 215 attaques en 2009 ; 36 sur 199 en 2010 ; 25 sur 176 en 2011 ; 5 sur 35 en 2012 ; 0 sur 8 en 2013 ; 0 pour 1 entre le 1er et le 23 janvier 2014. Selon l'amiral Bléjean, cette baisse est d'abord due à l'efficacité des forces internationales sur zone : l'Eunavfor ; celle de l'OTAN ; la « Combined Maritime Force » (30 pays, commandement à Bahreïn) ; des bâtiments des Marines indienne, chinoise, japonaise, sud-coréenne et russe. Des réunions se tiennent tous les 3 mois à Northwood (Grande-Bretagne) pour rendre leur coordination la plus efficace possible. En outre, les mesures de protection prises par les navires marchands et de pêche gênent l'assaut de pirates : moyens de protection physique, respect des directives de navigation et embarquement d'équipes de sécurité armées (étatiques ou privées). Enfin, la piraterie, apparaît moins rentable pour les groupes mafieux somaliens qui la contrôlent. Toutefois, « *il ne faut pas baisser la garde sur les mesures de protection des navires marchands* », avertit l'amiral. L'Eunavfor totalise 1.220 personnes, réparties entre les bâtiments et les aéronefs de patrouille maritime. Les unités navales, qui embarquent des hélicoptères, comprennent : le TCD *Siroco* avec 1 Alouette III ; la frégate allemande *Hessen* avec 2 Lynx MK-88A ; la frégate italienne *Libeccio* avec 2 Agusta Bell 2012 ; la frégate espagnole *Tornado* avec 1 Agusta Bell 2012 ; la frégate ukrainienne *Zagaidachny* avec 1 Kamov KA-27. S'y ajoutent une équipe de protection serbe embarquée (12 personnels) sur chaque navire du Programme alimentaire mondial

de l'ONU et les avions de patrouille maritime basés à Djibouti et Port Victoria (Seychelles) : 1 PC3 Orion allemand ; 1 Casa CN35 espagnol ; 2 Merlin SW3 affrétés par le Luxembourg et exploités par un opérateur privé depuis les Seychelles. L'état-major, dont la langue de travail est l'anglais, comprend 24 Français, 2 Néerlandais, 2 Italiens, 1 Finlandais, 1 Allemand, 1 Espagnol, 1 Portugais, 1 Grec et 1 Serbe. Le 18 janvier 2014, suite à un appel de détresse lancé par un navire marchand immatriculé aux Îles Marshall, le *Siroco*, en coopération avec un bâtiment et un avion de patrouille maritime japonais, a intercepté le boutre indien *Shane-Hind*, piraté au large d'Oman. Les 11 membres de l'équipage ont été libérés et 5 pirates présumés transférés aux Seychelles. Pour les suites judiciaires, des accords de transfert existent en effet entre l'Union européenne, les Seychelles, l'Île Maurice et le Kenya. Le droit de poursuite de pirates dans les eaux territoriales somaliennes est autorisé par le Conseil de sécurité de l'ONU et encadré par des règles d'engagement. A terre, l'action est possible contre des dépôts logistiques mais sans dégâts collatéraux, « *conditions rarement remplies* », précise l'amiral Bléjean.

Loïc Salmon

[Piraterie en océan Indien : baisse des attaques réussies](#)

[Piraterie maritime : l'action d'Europol](#)



Marine TF 473 : de l'action militaire à la diplomatie navale

Trois opérations navales françaises sont en cours : « Bois-Belleau » (décembre 2013-février 2014) en Méditerranée et dans le golfe Persique ; « Atalante » (permanence) en océan Indien ; « Corymbe » (permanence) dans le golfe de Guinée. L'opération « **Bois-Belleau** » a été présentée, le 29 novembre 2013 à la presse à Paris, par le contre-amiral Éric Chaperon en visioconférence depuis le porte-avions *Charles-De-Gaulle* (PA CDG) en mer. Assurée par la Task Force 473 (TF 473) qui regroupe 2.600 personnels, elle met en œuvre le groupe aéronaval : PA CDG ; frégate de défense aérienne *Forbin* ; frégate anti-sous-marine *Jean-de-Vienne* ; pétrolier-ravitailleur *Meuse* ; un sous-marin nucléaire d'attaque ; un avion de patrouille maritime Atlantique II (ATL2). Le PA CDG embarque : 10 Rafale Marine ; 10 Super Étendard Modernisé ; 2 avions de guet aérien Hawkeye ; 5 hélicoptères dont 2 Dauphin, 1 Alouette III et 2 Caracal de l'armée de l'Air pour la recherche et le sauvetage. L'ATL2 suit la TF 473 depuis sa traversée de la mer Rouge, assure son éclairage, contribue à l'établissement de la

situation sous-marine et peut participer à une activité aéroterrestre. La TF 473 a pour objectifs la maîtrise des espaces aéromaritimes stratégiques, la connaissance et l'anticipation en zones de crises potentielles et enfin la coopération avec les pays riverains. Outre des activités conjointes avec l'armée de l'Air et l'Aviation légère de l'armée de terre à Djibouti, sont prévus les exercices : « White Star » (décembre 2013) avec les forces d'Arabie Saoudite ; « Ocean Falcon » (janvier 2014) avec celles du Qatar ; « Big Fox » (janvier 2014) avec celles des Émirats arabes unis. Des officiers britanniques et américains font partie de l'état-major de la TF 473, qui effectue en parallèle des activités opérationnelles et de coopération avec des unités de la Marine américaine sur zone, en vue de renforcer l'interopérabilité entre Marines alliées. Prête à tous types de mission, la TF 473 apporte notamment son appui à la Task Force 151 de l'OTAN dans la lutte contre le terrorisme et à l'opération européenne « **Atalante** » dans celle contre la piraterie en océan Indien. La France, qui la commande de décembre 2013 à avril 2014, y déploie la TF 465 composée du transport de chalands de débarquement *Siroco* (décembre 2013-janvier 2014), renforcé ponctuellement par des avions ATL2, Falcon 50 ou AWACS. L'opération « **Corymbe** » déploie le bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Dixmude* et l'avisos *Commandant-L'Herminier*. Compte tenu de la situation en République centrafricaine, le BPC a débarqué 350 hommes et 100 véhicules à Douala (Cameroun) fin novembre. Un dispositif logistique et de combat de moins de 450 hommes a été établi à Bangui pour agir auprès des ressortissants étrangers et sécuriser l'aéroport, unique porte d'accès et de sortie rapides de Centrafrique. La montée en puissance de l'opération « Sangaris » s'est poursuivie avec des renforts venus de France et des forces prépositionnées au Gabon pour atteindre 1.600 hommes le 11 décembre. La veille, deux soldats du 8ème Régiment de parachutistes d'infanterie de marine sont décédés des suites de leurs blessures au cours d'un accrochage à Bangui, lors d'une mission de contrôle de zone.

Loïc Salmon

[Marine et Diplomatie](#)



Marine nationale : opérations de sûreté maritime en coopération avec Frontex

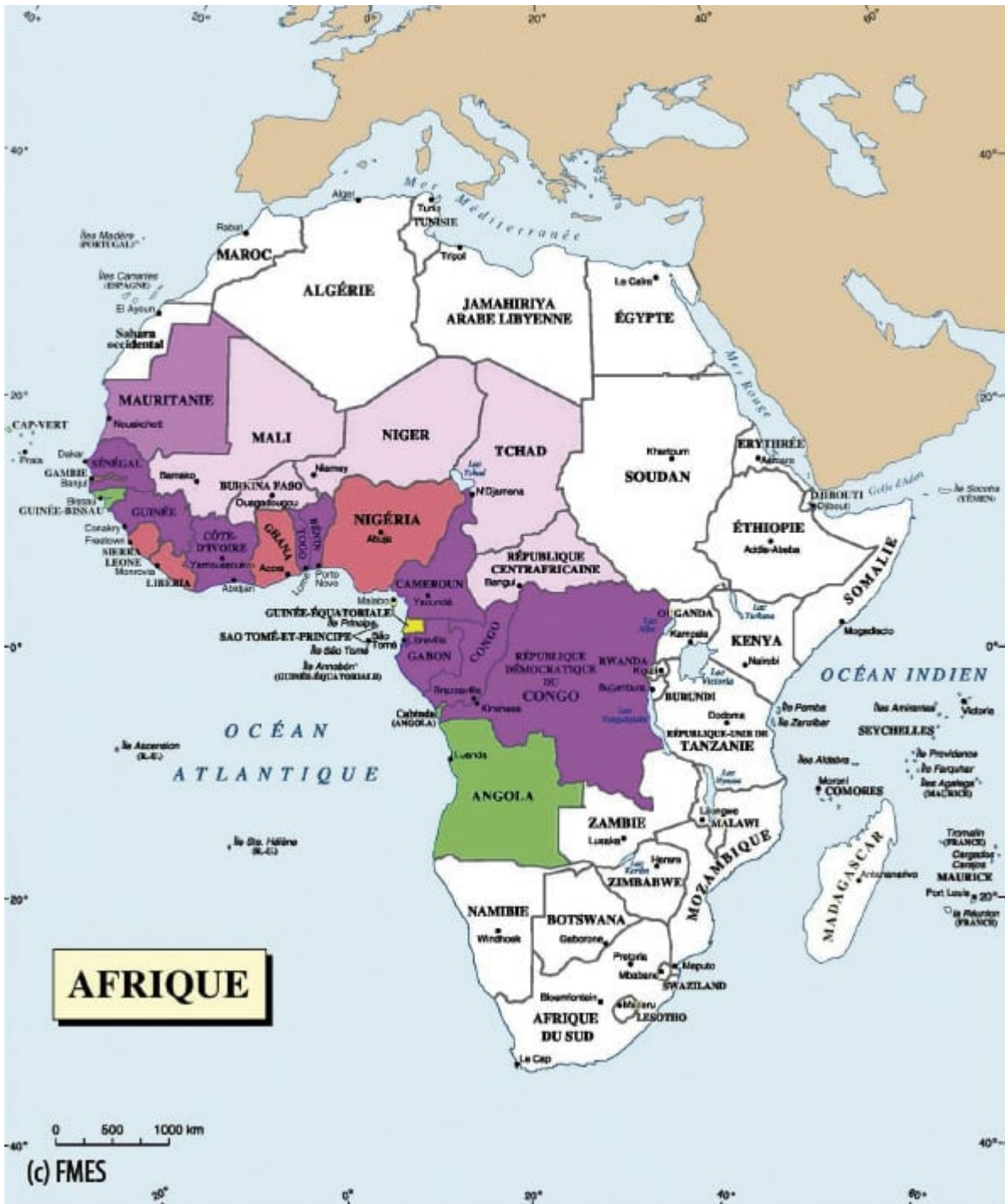
La Marine participe, avec les Douanes et la Direction centrale de la police aux frontières, aux missions de contrôle des flux migratoires en mer de l'agence européenne Frontex qui gère la coopération opérationnelle aux frontières extérieures de l'espace Schengen. Les Etats côtiers exercent leur souveraineté sur leurs eaux territoriales jusqu'à 25 km au large. Au-delà, la haute mer est régie par le droit international qui garantit la liberté de navigation. La Marine doit lutter contre les filières d'immigration illégale tout en portant assistance aux naufragés sur de vastes zones. Ainsi, la Méditerranée s'étend sur 4.000 km du détroit de Gibraltar à la côte libanaise. Il faut 3 jours de mer pour aller des Canaries à Gibraltar, 3 à 4 jours de Gibraltar à l'île de Lampedusa, au large de la Sicile, et autant de Lampedusa aux détroits turcs. Depuis 2002, la France met en

œuvre le réseau « Spationav », constitué de la chaîne sémaphorique, des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage et du Centre opérationnel de la marine. L'espace Scythengén va des Canaries au Bosphore, soit près de 5.000 km. Frontex, qui a son siège à Madrid, coordonne la surveillance des frontières par un réseau d'échange européen d'information et de coordination des patrouilles et le montage d'opérations conjointes avec les Marines française, italienne, espagnole et des autres pays membres de l'Union européenne sur zone. Toutes les opérations de détection, d'interception, de sauvetage ou de reconduite au point de départ se font en coordination avec les Etats côtiers, conformément à des accords bilatéraux. La Marine française, qui assure aussi des patrouilles permanentes entre Toulon et la Corse, participe aux opérations Frontex depuis 2006 avec ses bâtiments et avions de surveillance pour des patrouilles de 1 à 2 mois par an. Ainsi, le 16 septembre 2013 à proximité de Gibraltar, une opération conjointe franco-espagnole avec le patrouilleur de surveillance océanique *L'Adroit* a permis de détecter des migrants, interceptés ensuite par des moyens navals algériens. Le 19 septembre 2012, le bâtiment hydrographique *Laplace* a sauvé 5 naufragés à 36 km au large de Cabo Cervera (Espagne), qui ont été remis à la Guardia Civil espagnole. En septembre 2008 au large de la Sicile, le patrouilleur français *Arago* a recueilli des migrants entassés dans un petit bateau (*photo*). La Marine exerce aussi un contrôle des flux migratoires illégaux dans les départements et territoires d'outre-mer. À Mayotte, elle procède à 450 interceptions par an, soit environ 12.000 personnes en situation irrégulière venues des Comores... distantes de 60 km !

Loïc Salmon

[Marine nationale : permanence, Opex et police en mer](#)

[Piraterie maritime : l'action d'Europol](#)



Golfe de Guinée : zone de crises pour longtemps

Les évolutions de la situation de la zone du golfe de Guinée permettent d'envisager trois scénarios à l'horizon 2020 : l'espoir d'une croissance économique, la perte de contrôle des Etats et des crises majeures comme celle du Mali depuis 2012.

Les enjeux sécuritaires de cette zone ont fait l'objet d'une conférence organisée, le 8 avril 2013 à Paris, par la Direction des affaires stratégiques et l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire. Y ont participé Francis Faye, Jean-Marc Balencie et Bernard Dujardin de la Fondation méditerranéenne d'études stratégiques (FMES).

Dynamiques de croissance. Les interactions entre les croissances économique et démographique pourraient faire reculer la pauvreté. La poussée démographique favorise la mobilité des populations, caractérisée par des flux migratoires de grande ampleur, essentiellement vers les pays producteurs de pétrole de la région (Nigeria et Ghana) et, en partie, à destination de l'Europe et des Proche et Moyen-Orient. Les changements climatiques en cours pourraient accentuer cette mobilité. L'urbanisation croissante se concentre déjà dans les ports, avec les risques de saturation des infrastructures et de dégradation des services de base à la population. En 2020, le golfe de Guinée devrait compter une trentaine de villes de plus d'un million d'habitants (6 en 1990), 60 villes de plus de 500.000 habitants (17 en 1990) et 300 villes de plus de 100.000 habitants. Sur les 500 km de littoral entre Benin City (Nigeria) et Accra (Ghana), les démographes prévoient plus de 25 millions d'habitants et 5 agglomérations portuaires dépassant le million d'habitants. Le golfe de Guinée va devenir l'un des principaux pôles d'approvisionnement de l'économie mondiale en produits agricoles, énergétiques et miniers. La France dépend déjà de cette zone pour 15 % de ses ressources pétrolières et pour 40 % de ses approvisionnements en uranium (Niger), qui passeront à 50 % en 2020. Les ports de Cotonou (Bénin) et d'Abidjan (Côte d'Ivoire) constituent les principaux débouchés maritimes du Mali, du Burkina Faso et du Niger. Les organisations régionales, à savoir la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Est (CEEAC), montent en puissance. Enfin, les pays émergents dont la Chine, l'Inde et le Brésil, affirment leur présence.

Djihadisme africain. Les exactions des mouvements djihadistes et les menaces qu'ils font peser dans la région et, indirectement, sur l'Europe ont incité la France à intervenir au Mali en janvier 2013. Une partie croissante de l'Afrique de l'Ouest sert de cadre à l'action de deux mouvances islamistes radicales se réclamant de l'organisation terroriste Al-Qaïda : le groupe nigérian Boko Haram et le « Mouvement pour l'unité du Jihad en Afrique de l'Ouest » (MUJAO). Profitant de la

crise politique au Mali, les mouvements touaregs Ançar Dine et MNLA (Mouvement national pour la libération de l'Azawad) avaient pris le contrôle du Nord du Mali en 2012. Ces groupes, animés par des sentiments anti-occidentaux et anti-chrétiens, ont engagé la lutte armée contre les autorités locales des régions sahariennes et même dans le Nord du Nigeria. Ils prennent des Occidentaux en otage, pour attirer l'attention et obtenir des rançons, et pratiquent également l'assassinat ciblé contre des militaires, policiers, représentants des autorités et partisans d'un islam modéré. Leur théâtre d'opérations, ouvert au Mali, pourrait s'étendre au Tchad, au Sénégal et à la Gambie. Profitant des migrations internes et régionales, ces groupes djihadistes pourraient s'infiltrer dans les grandes métropoles portuaires du golfe de Guinée (Abidjan, Lomé et Cotonou) pour y établir des cellules opérationnelles.

Narco-traffic international. Selon l'Office central pour la répression du trafic illicite de stupéfiants (OCRTIS) quelque 35 t de drogue (cocaïne surtout), produite en Amérique du Sud et à destination de l'Europe, transitent chaque année par l'Afrique et principalement par le golfe de Guinée. Les cartels de narcotrafiquants ont constitué des réseaux au Mali et sont parvenus à contrôler une grande partie des fonctions étatiques de la Guinée-Bissau, deux pays confrontés à de graves crises politiques en 2012. De leur côté, les autorités américaines suspectent le mouvement chiite Hezbollah (émanation de l'Iran au Liban) de se financer en partie par le trafic de drogue dans le golfe de Guinée. La diaspora libanaise, en majorité chiite, est en effet très implantée dans les ports africains par le biais de sociétés financières et d'import-export. D'après l'OCTRIS, la drogue sud-américaine ou des Caraïbes arrive en grandes quantités par mer, surtout à Lomé (Togo) et Kamsar (Guinée), ou par voie aérienne par petits paquets, grâce aux nouvelles lignes sur le Brésil. Dans ce cas, elle traverse l'Atlantique en direction du Cap Vert, du Sénégal, de la Guinée-Bissau et de la Guinée. Les cartels tirent parti du dysfonctionnement des appareils d'Etat et de la corruption ambiante pour acheter des complicités et constituer des réseaux pour le stockage, la redistribution et enfin l'acheminement de la drogue vers l'Europe, via le Maghreb. Ils sont associés aux organisations criminelles nigérianes, présentes dans toute l'Afrique et en Europe, et aux trafiquants marocains de cannabis, dont les réseaux logistiques assurent le transit de la drogue à travers le Sahara et la Méditerranée. En conséquence, les Etats européens agissent directement sur place par des interventions en mer, des partenariats avec les polices locales et le déploiement, dans leurs ambassades, « d'attachés de sécurité intérieure ». Pour

la France, ces derniers dépendent de la Direction de la coopération internationale, qui regroupe les services similaires de la police et de la gendarmerie au sein du ministère de l'Intérieur (voir « Archives » 18/01/2012 « Lutte contre le trafic de drogue : réponse internationale »). Enfin, selon les intervenants de la FMES, ce trafic de la drogue sud-américaine à travers l'Afrique devrait croître dans les dix prochaines années ainsi que la consommation de drogue en Afrique même, déjà observable sur le terrain.

Loïc Salmon

Les enjeux sécuritaires en Afrique portent sur les approvisionnements énergétiques, les conséquences pour les entreprises françaises, l'influence de la France et le rôle de la Marine nationale. Celle-ci déploie en permanence un ou deux bâtiments dans le golfe de Guinée dans le cadre de la mission « Corymbe ». Le 7 avril, la frégate anti-sous-marine Latouche-Tréville a relevé le bâtiment de projection et de commandement Mistral et l'avisos Lieutenant-de-Vaisseau-Le-Hénaff. Le Mistral a parcouru 24.000 milles nautiques (44.448 km) en 101 jours de mer pour des missions de surveillance maritime et d'assistance en mer. Les 25 jours qu'il a passés à quai ont été mis à profit pour l'assistance, notamment médicale, aux populations civiles et l'instruction opérationnelle de 321 stagiaires africains (lutte contre la piraterie et les trafics illicites en mer).