



ORGANISMES ET SYSTEMES D'ECHANGE D'INFORMATION MULTINATIONAUX CONTRIBUANT A LA SÛRETE MARITIME (SYNTHESE)

Juin 2015

N° 2014 1050124206 – EJ 1505882492

Le ministère de la Défense fait régulièrement appel à des études externalisées auprès d'instituts de recherche privés, selon une approche géographique ou sectorielle, visant à compléter son expertise interne. Ces relations contractuelles s'inscrivent dans le développement de la démarche prospective de défense qui, comme le souligne le dernier Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, « *doit pouvoir s'appuyer sur une réflexion stratégique indépendante, pluridisciplinaire, originale, intégrant la recherche universitaire comme celle des instituts spécialisés* ».

Une grande partie de ces études sont rendues publiques et mises à disposition sur le site du ministère de la Défense. Dans le cas d'une étude publiée de manière parcellaire, la Direction générale des relations internationales et de la stratégie peut être contactée pour plus d'informations.

AVERTISSEMENT : Les propos énoncés dans les études et observatoires ne sauraient engager la responsabilité de la Direction générale des relations internationales et de la stratégie ou de l'organisme pilote de l'étude, pas plus qu'ils ne reflètent une prise de position officielle du ministère de la Défense.

EPS 2014-37

Étude prospective et stratégique « Organismes et systèmes d'échange d'information multinationaux contribuant à la sûreté maritime »

Fiche de synthèse

Date : 22/6/2015

1

1 OBJECTIF

Le but de cette étude prospective et stratégique est de dresser le panorama des organismes et des systèmes d'échange d'informations étrangers et multinationaux contribuant à la sûreté maritime. Le paysage actuel apparaît en effet très complexe et hétérogène dans un contexte marqué par la multiplication des défis pour l'action des états en mer. Au-delà du besoin d'actualiser leur recensement, l'étude vise à analyser leur pertinence, les risques et les opportunités qu'ils représentent pour les intérêts stratégiques français. Elle tente enfin de dégager des recommandations dans le contexte de l'élaboration d'une stratégie de sûreté maritime française et européenne.

2 METHODE

La démarche méthodologique adoptée repose sur une campagne systématique d'interviews (plus de 40) dont une majorité a concerné des acteurs étrangers. Elle a été menée de manière homogène et standardisée en utilisant des fiches de collecte tant pour les organismes que les systèmes d'échange d'informations maritimes multinationaux. La sélection a été effectuée en accord avec le commanditaire de l'étude.

Dans le cadre d'une étude à caractère prospectif, la notion de système d'échange d'informations a été étendue aux expérimentations et aux projets de recherche coopératifs bien qu'à ce stade leur maturité technologique soit encore limitée et leur pérennité pas encore assurée. Ont été également inclus des « infrastructures d'échange » qui, bien que ne fournissant pas en elles-mêmes de « tenue de situation maritime intégrée », constituent bien des systèmes d'échange d'informations maritimes multinationaux capables d'enrichir les systèmes nationaux de tenue de situation existants.

En parallèle, ont été dégagés un certain nombre de « critères de pertinence » tels que l'utilité opérationnelle de la donnée rendue accessible, son caractère « de première main » et l'absence de redondance avec des sources que l'on utilise déjà, mais aussi – car la majorité des systèmes d'échange repose sur la réciprocité, la capacité à maîtriser la rediffusion des informations qu'on va rendre accessibles, et la sûreté des environnements numériques. A partir de ce filtre associé à des critères de participation, de couverture ou de gouvernance, une évaluation de chaque système investigué a été menée.

Cette analyse a été prolongée par un certain nombre de recommandations visant à prendre en compte les enjeux de participation de la France aux différents organismes, projets et systèmes et à élaborer un plan d'action au service d'une stratégie de sûreté maritime française.

L'étude s'est déroulée sur une période de six mois. Elle a été conduite par les experts suivants :



Bernard Garnier



Jean-Marie Lhuissier



Jean-François Legrand

3 PRINCIPAUX CONSTATS

3.1 Organismes français

S'agissant des activités militaires ou d'intérêts militaires, les entretiens conduits auprès des commandants ou des préfets de zones maritimes et du Centre du renseignement de la marine (CRMar) montrent que la **situation navale** est considérée comme globalement bien maîtrisée grâce, notamment, aux systèmes de l'OTAN. Un certain sentiment d'autosatisfaction prédomine dans ce domaine.

En revanche, d'une manière générale, s'agissant de la connaissance de la **situation maritime**, les organisations, les systèmes et les échanges d'informations présentent des fragilités et des limitations, et ne permettent pas à ce stade de parvenir à une maîtrise de cette situation en dehors des zones côtières. La connaissance de cette situation repose presque exclusivement sur les obligations déclaratives des navires marchands (AIS, LRIT) et de pêche (VMS), sans garantie d'exhaustivité ni de véracité. Des activités illicites peuvent donc se développer et se dissimuler (données biaisées, voire absence de report dans des zones non couvertes par des senseurs). Ce constat s'inscrit par ailleurs dans un contexte où une part croissante des trafics illicites demeure non détectée (plus de 90% du trafic de drogue et plus de 30 % de la pêche illicite comme cela a été avancé lors des entretiens).

Malgré ce déficit, on constate **l'absence d'un réel flux automatique, systématique et permanent d'échange d'informations avec notamment les administrations ou les autorités maritimes des états voisins des zones de souveraineté françaises**. CECMED a fait part de ses préoccupations concernant les « navires fantômes » utilisés par les trafiquants de migrants en Méditerranée. Il semble en particulier que les échanges d'information du CRMar avec les autres administrations françaises et avec ses partenaires européens et internationaux soient très limités et réduit au millier de « suspects habituels ». L'exploitation des mégadonnées (*Big Data*) apparaît comme embryonnaire alors même que se multiplient les serveurs de données numériques dans l'ensemble du monde maritime.

En France, l'information maritime échangée à travers les systèmes d'information des agences européennes (EMSA, EFCA, FRONTEX) est traitée respectivement par la direction des Affaires Maritimes dans les domaines du transport maritime et du contrôle des pêches et par la Direction Centrale de la Police de l'Air et des Frontières, dans le domaine du contrôle aux frontières. Le Centre opérationnel de la Fonction Garde-Côtes est identifié comme correspondant central français au sein du système d'information Eurosur de FRONTEX. Ces fonctionnements « en silo » ne permettent pas aux administrations et aux autorités maritimes françaises d'aborder de manière globale ces flux d'information sous l'angle de la sûreté.

A travers les entretiens réalisés, il apparaît ainsi qu'**aucun acteur français ne semble être capable de conduire une activité systématique de renseignement technique à vocation inter-administrations sur l'ensemble du domaine de la sûreté maritime**. Des solutions existent pourtant notamment en termes d'outils techniques utilisés dans de nombreux secteurs (outil de traitement des mégadonnées). L'enquête a montré que certains pays ont déjà amorcé ce chantier, notamment les États-Unis (système MISE, plus mature et évoluant beaucoup plus rapidement que son modèle européen CISE) ainsi que le Portugal et probablement le Royaume-Uni.

3.2 Organismes européens, internationaux et étrangers

Les **agences européennes**, créées pour répondre à des besoins sectoriels¹, ne semblent pas en mesure d'appréhender l'ensemble des aspects liés à la sûreté maritime. L'EFCA reste concentrée sur le secteur des pêches. Même si FRONTEX tente d'améliorer ses outils de connaissance de la situation maritime en particulier en Méditerranée, elle agit avec un prisme orienté sur sa mission et apparaît largement dépendante des outils nationaux ou de données en provenance de L'EMSA. Cette dernière agence semble vouloir élargir toujours

¹ Événements de mer ayant entraîné des catastrophes environnementales pour l'EMSA, contrôle des frontières pour FRONTEX, contrôle des pêches pour l'EFCA.

davantage son offre de services en particulier au profit des opérations maritimes effectuées par l'UE (EUNAVFOR Atalanta) mais demeure profondément marquée par une culture du transport et de l'environnement dont les acteurs revendiquent une approche ouverte et non sécurisée.

A contrario, aux **États-Unis**, le département de la Défense en lien avec le département de la Marine a défini une architecture de maîtrise de la situation maritime basée sur des principes de réseaux centrés et destinée à fournir un environnement sécurisé et collaboratif de partage d'information intersectoriel et inter-administrations. Cette architecture dénommée le National Maritime Domain Awareness Architecture Plan (2013) pose les fondements du **Maritime Information Sharing Environment (MISE)**. Cette approche intègre toutes les niveaux (fédéral, état, local) de l'ensemble des administrations impliquées dans la maîtrise des activités maritimes, et bénéficie d'un très fort soutien politique.

Il est utile de mentionner également l'approche interministérielle **britannique** en matière de connaissance de la situation maritime qui a vu la création en 2011 du **National Maritime Information Centre (NMIC)** et qui repose sur une coopération et un partage d'information collaboratif entre les différentes administrations.

3.3 Systèmes d'échange d'informations multinationaux

Au-delà de la diversité et de la multiplication des appellations et des projets, les systèmes d'échange d'informations multinationaux semblent ressortir clairement de l'évaluation multi-critères :

- le projet « Common Information Sharing Environment » européen (CISE) conduit par la Commission (DG MARE),
- les systèmes SafeSeaNet et IMDatE développés par l'EMSA,
- le MSSIS développé par le département américain des transports et utilisé par l'OTAN
- le système MARSUR de l'Agence européenne de défense(AED).

Les systèmes de l'**EMSA** (SafeSeaNet, IMDatE, Tethis, CleanSeaNet) offrent un accès efficace à la compilation des données dont la collecte et la transmission par les Etats membres de l'Union européenne a été rendue obligatoire. Par essence, la qualité et l'exhaustivité des données est inégale car les méthodes de consolidation effectuées au niveau des Etats membres offrent des niveaux de fiabilité assez disparates. En termes d'accès aux données, ces systèmes demeurent fortement centralisés. Ne permettant pas la maîtrise par chaque contributeur de la dissémination des données fournies, ils ne peuvent être utilisés pour des échanges collaboratifs sélectifs entre les différents acteurs nationaux et sectoriels. Par conception enfin, ils n'intègrent pas de solutions de sécurité autorisant des échanges différenciés de données sensibles. La plate-forme de partage IMDatE, semble être utilisée en France pour pallier l'absence de partage intersectoriel des données du commerce maritime. Cette plateforme ne donne pas cependant accès aux données les plus critiques.

L'approche intégrée (intersectorielle et transfrontalière) de la surveillance maritime européenne (Libre Bleu, 2007) s'est concrétisée avec le **projet CISE** qui recèle un potentiel considérable, mais qui souffre d'un défaut global de gouvernance de la part de la DG MARE. L'architecture de CISE repose pourtant sur des principes élaborés collectivement et qui offre les meilleures garanties en matière de maîtrise par chaque contributeur des échanges d'informations maritimes multinationaux et intersectoriels. Donnant une nouvelle impulsion à ce développement, la Stratégie de sûreté maritime de l'UE (2014), associée à un plan d'action, réaffirme la dimension politique et stratégique du projet CISE. La France s'est toutefois mise en retrait de ce projet, se privant de facto de toute influence et des financements associés, alors qu'elle a eu un rôle décisif lors de son lancement, en investissant notamment dans le projet BlueMassMed dont elle a assuré la coordination. Pour utiliser une image, CISE reste à ce jour, s'il tient ses promesses, le seul des systèmes investigués permettant à ses participants d'échanger des oeufs sans faire d'omelette...

Le volet sécuritaire du programme européen d'observation spatiale Copernicus, associé au Centre satellitaire de l'UE (CSUE), est destiné à fournir des services contribuant à la sûreté maritime. La nature de ses services semblent encore peu définie. Correctement orientés, ils pourraient apporter une contribution déterminante.

Date : 26/3/2015

EPS 2014 37 – Fiche de synthèse

MARSUR s'est concentré sur des services offerts à la communauté de défense ayant vocation à s'intégrer dans le projet CISE comme « couche sectorielle » de la communauté d'utilisateurs militaires. Il n'a pas en particulier investi dans des mécanismes de sécurité autorisant un partage plus large

Pour l'OTAN, la refonte du **MSSIS** reste lente et incertaine.

Plusieurs organismes internationaux contribuent à la sûreté maritime au niveau régional (océan Indien, Sud-Est asiatique) et sont susceptibles d'être intéressés par le modèle du **Centre de Fusion de l'Information (IFC)** de Singapour. Ces IFC (dont l'un est en cours de création à Madagascar pour le Sud de l'océan Indien) offrent des services beaucoup plus complets que les simples centres de suivi de la situation et de report sur la piraterie comme les systèmes UKMTO, RECAAP et REMISC déployés au Nord de cet océan. La France, qui affecte des officiers de liaison dans ces ISC, pourrait sans doute tirer de plus amples bénéfices de ces opportunités d'échanger des données entre pays participants.

Seuls quelques systèmes (CISE, MISE...) sont réellement conçus dans la perspective d'une approche de traitement des mégadonnées. Cela suppose des interfaces respectant non seulement la totalité des champs du modèle de données mais aussi une approche de traitement des métadonnées à l'instar de la démarche américaine. Il sera important à cet égard de suivre les développements des interfaces dans le cadre du projet CISE.

L'infrastructure d'échange de données maritimes du Portugal (NIPIM@R), directement issu du projet BlueMassMed, est également à signaler, car il semble qu'elle disposera in fine des capacités précitées.

En France et pour mémoire, le système Spationav ne peut être à ce stade considéré comme un système offrant suffisamment de d'ouverture et de flexibilité pour permettre la collecte de mégadonnées résultant de l'interconnexion avec les systèmes européens actuels et futurs.

4 RECOMMANDATIONS

L'évolution du contexte international au cours des dernières décennies a vu l'accroissement des risques et des menaces multiformes et asymétriques s'exerçant dans la globalité du domaine maritime mondial. Cette nouvelle donne géostratégique a attribué à la sûreté maritime une dimension prioritaire et entraîné une transformation des modes opératoires en matière de sécurisation des espaces maritimes. Ceux-ci s'appuient essentiellement aujourd'hui sur l'approche intersectorielle et la coopération transfrontalière en matière de systèmes d'information et de connaissance de la situation maritime. Les synergies civilo-militaires associant en particulier les capacités des Marines et des Gardes-côtes sont également recherchées pour optimiser la présence et l'intervention en mer.

La nouvelle dimension de la sûreté maritime interroge la Marine Nationale dont les capacités sont par nature duales.

En France, la synthèse des constats recueillis lors des entretiens met en évidence le besoin d'adapter les structures actuelles aux exigences actuelles de la sûreté maritime. Il convient de mieux structurer et de renforcer la prise en compte des enjeux de sûreté maritime.

Au niveau national, le premier volet d'actions est lié à la maîtrise et au partage de l'information de sûreté maritime :

- mettre en place, à l'instar de la démarche américaine MISE, un système automatisé d'accès et de filtrage multi-critères concernant à la fois les données ouvertes et celles recueillies à titre réglementaire par l'ensemble des administrations françaises. Une telle démarche devrait permettre de mettre en évidence les défauts de comportements « normaux et réguliers » en réalisant l'agrégation des « signaux faibles ». Elle s'appuierait sur le développement d'une capacité d'analyse de multiples sources de données, **actuellement souvent situées hors du champs des priorités des acteurs du**

Date : 22/6/2015

EPS 2014 37 – Fiche de synthèse

renseignement français². Le lancement d'une **étude technique opérationnelle** pourrait offrir le moyen d'explorer ces possibilités;

- identifier un organisme chargé du traitement des mégadonnées³ en lui attribuant les moyens techniques et humains nécessaires. Le CRMAR apparaît, à cet égard, l'organisme le plus approprié. La déclinaison réglementaire de la Loi sur le renseignement offre l'opportunité d'accompagner le renforcement du mandat et des possibilités d'accès de ce centre ;
- faire converger en priorité les efforts des administrations nationales en matière de partage d'informations sectorielles ;
- définir une stratégie de coopération en matière d'échange d'informations maritimes avec les pays voisins et les Agences européennes conjuguant CISE et des coopérations purement bilatérales ;

Au niveau européen, un plan d'actions guidé par les travaux en cours sur la stratégie maritime⁴ pourrait être défini par le SGMer dans le cadre, par exemple du Comité directeur de la FGC et, le cas échéant, en partenariat ou sous l'égide du SGDSN, de manière à :

- orienter la représentation française dans les diverses instances européennes impliquées dans le domaine de la sûreté maritime (ex : le board des Agences) ;
- définir un plan d'action national relatif à CISE et à Copernicus : contribuer à la définition des fonctionnalités en conformité avec les besoins et les intérêts français ;
- définir les modalités de contribution à la FGCE.

Enfin, en matière de **coopérations bi- et multi-latérales**, il est recommandé de développer les trois orientations suivantes :

- renforcer la coopération avec le centre britannique de tenue de situation maritime NMIC ;
- renforcer la coopération avec l'Italie et l'Espagne voire le Portugal pour disposer d'une véritable situation maritime dans le bassin occidental de la Méditerranée ;
- utiliser la présence en océan Indien de nombreux experts nationaux du domaine de la sûreté maritime pour renforcer l'influence et les investissements français dans le domaine des systèmes et des organismes d'échange d'information (les IFCs en cours de constitution).

² La DGSE, la DGSi et la DRM qui envisage de supprimer l'expertise de milieu dans son organisation.

³ CRMAR, CoFGC, DIRISI.

⁴ Lettre du SG Mer du 4 décembre 2014 définissant le mandat relatif à la rédaction d'un document de stratégie maritime pour la France.