

La « fusion de l'information » : levier de la puissance maritime française ?

Jérémy BACHELIER
Philippe BOULANGER

► Points clés

- Dans un monde toujours plus interconnecté, les tensions maritimes liées aux enjeux de souveraineté, à l'environnement et à la préservation des flux énergétiques et commerciaux se multiplient.
- Les concepts de *Geospatial Intelligence* (GEOINT) et de *Maritime Domain Awareness* (MDA) offrent un cadre flexible et modulaire aux États pour développer une compréhension commune des menaces maritimes et de leurs évolutions.
- Le MDA appuie au moins trois des fonctions stratégiques identifiées dans la *Revue nationale stratégique* de 2022 : la prévention, la connaissance-compréhension-anticipation et l'influence.
- Un « plan national » et une gouvernance interministérielle, spécifiquement dédiés à ces enjeux, permettraient de rationaliser un dispositif éclaté et de valoriser le rôle de la France comme puissance maritime à l'échelle internationale et *hub* européen à l'échelle régionale.

Introduction

La France est une nation maritime. La stabilité de son économie nationale, de son commerce et de sa sécurité est intrinsèquement liée à la nature maritime du commerce international. Le milieu marin, par son immensité, ses difficultés d'accès et la liberté de navigation qui caractérise son régime juridique, a toujours été un théâtre propice à de nombreux types d'activités illégales. La mer présente en effet un large éventail de cibles potentielles pour le terrorisme ou la piraterie, tels que les navires de commerce, les plateformes *offshores* ou les câbles sous-marins, dont la destruction ou la perturbation infligerait des dommages colossaux, tant sur le plan physique qu'économique. L'utilisation délibérée du domaine maritime pour commettre des actes nuisibles, hostiles ou illégaux, y compris contre le système de transport maritime, constitue dorénavant une menace permanente.

En 2003, les États-Unis ont élaboré une stratégie dite d'*Information Dominance*¹, donnant naissance au GEOINT (*Geospatial Intelligence*), qui permet de collecter, traiter et diffuser des informations géoréférencées et géolocalisées, grâce à la fusion de données multicouches et multi-capteurs. Des innovations techniques, et les nouvelles réglementations associées à la convention *Safety of Life at Sea* (SOLAS), à partir de 2007, ont progressivement accru la quantité d'informations exploitables, ainsi que la capacité de suivi et de contrôle des activités en mer, tout en étoffant les aspects maritimes du GEOINT.

C'est dans ce contexte que les États-Unis ont développé le concept de « *Maritime Domain Awareness* » (MDA)². Dans son acception américaine, il vise à une compréhension commune, entre plusieurs acteurs, des menaces maritimes et de leurs tendances, afin de permettre la coordination et la coopération entre les divers organismes en charge de la sûreté maritime, sur le plan national comme international. L'Organisation maritime internationale (OMI) le définit ainsi comme « la compréhension poussée d'une chose associée au domaine maritime pouvant affecter la sûreté, la sécurité, l'économie ou l'environnement³ ».

Ce *Briefing* plaide pour la mise en œuvre en France d'un « plan national » et d'une gouvernance interministérielle spécifiquement dédiés au MDA. Une telle réorganisation permettrait de rationaliser un dispositif encore hétéroclite et de soutenir au moins trois des fonctions stratégiques de la *Revue nationale stratégique* de 2022 : la prévention, la connaissance-compréhension-anticipation et l'influence.

1. P. Boulanger, *Planète Médias*, Paris, Dunod, 2021.

2. « Enhancing Maritime Domain Awareness in West Indian Ocean and Gulf of Aden », International Maritime Organization, 14 novembre 2018.

3. « Amendments to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual », International Maritime Organization, 25 mai 2012, p. 51, disponible sur : www.cdn.imo.org.

Aux origines de la GEOINT et du MDA

La GEOINT maritime permet de comprendre et d'analyser les activités maritimes, les menaces potentielles et les opportunités dans les espaces maritimes mondiaux. Afin de s'en saisir au mieux, le MDA « nécessite une coopération entre les différents éléments des secteurs public et privé, tant au niveau national qu'international⁴ ».

Une approche globale des espaces maritimes

La création, en 2003, de la National Geospatial Agency (NGA) aux États-Unis s'est inscrite dans le prolongement de la modernisation des systèmes d'information et de commandement, de la valorisation de l'approche géographique militaire, de l'accélération du temps décisionnel, et des progrès des systèmes d'armes⁵.

La GEOINT repose sur l'imagerie spatiale et les données provenant de différents capteurs aériens, maritimes ou terrestres, la cartographie, ainsi que sur la géolocalisation en temps réel. Elle sous-tend une analyse permettant d'interpréter les informations perçues, fonction des besoins opérationnels exprimés⁶. La doctrine de la NGA⁷, publiée en 2006 (puis en 2012 et en 2017), définit la GEOINT comme « l'exploitation et l'analyse de l'imagerie et de l'information géospatiale pour décrire, visualiser les facteurs physiques et les activités géolocalisées sur Terre », s'appuyant sur trois piliers : l'imagerie (capteurs optiques, infrarouge, radar, drones, AIS⁸/LRIT⁹, etc.), le renseignement image (interprétation et analyse de l'imagerie) et l'information géospatiale (la production d'une analyse à partir de la fusion des données géolocalisées).

La GEOINT s'appuie sur
trois piliers : l'imagerie, le
renseignement image et
l'information géospatiale

Cet outil devient de plus en plus central, tant dans le domaine militaire (anticipation stratégique, planification opérationnelle, conduite des opérations) que dans le domaine civil (gestion de crises, négociations internationales¹⁰). Entre 2010 et 2015, les centres de fusion d'informations géolocalisées, dans le domaine militaire ou celui de la gestion civile des crises se sont multipliés, comme dans le cadre européen depuis 2003 (Centre satellitaire de

4. « Global Maritime Intelligence Integration Plan for the National Strategy for Maritime Security », octobre 2005, p. 15, disponible sur : irp.fas.org.

5. « Les origines de la GEOINT », *Trajectory Magazine*, US Group Intelligence Foundation, 2014.

6. P. Boulanger (dir.), *GEOINT et opérations. Actes du colloque en partenariat avec l'IHEDN, la Société de géographie de Paris et le Centre d'Intelligence artificielle (18-19 juin 2021)*, Sorbonne Université, Société de géographie, 2022, p. 117.

7. « National Geospatial Intelligence Agency, Geospatial Intelligence in Joint Operations », Joint Publication 2-03, 2017, disponible sur : irp.fas.org.

8. L'*Automatic Identification at Sea* (AIS) est un système de radiodiffusion, conçu pour transmettre la position d'un navire et les données de voyage à d'autres navires équipés d'un AIS et aux autorités à terre.

9. Les données LRIT transmises comprennent uniquement les détails de la position, du moment et de l'identité de l'expédition marchande.

10. P. Boulanger, « Geospatial Intelligence et géopolitique », *Revue Défense Nationale*, vol. 10, n° 795, 2016, p. 103-108.

l'Union européenne [UE]) ou au sein de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN) depuis 2005 (*Intelligence Fusion Center*).

Dès la fin des années 2010, l'évolution du secteur géospatial dans le cadre de *New Space*¹¹ et la nécessité de décloisonner les métiers issus de la géographie et du renseignement ont fait de la GEOINT une nouvelle science de l'information géospatiale.

Si elle s'est essentiellement développée dans le cadre d'opérations aéroterrestres, notamment dans les guerres de contre-insurrection (Irak, Afghanistan, Mali et Sahel par exemple), une activité GEOINT propre aux espaces maritimes émerge progressivement.

Le rôle fédérateur et intégrateur du MDA

La notion de MDA prend véritablement son essor aux États-Unis, avec l'attentat contre l'*USS Cole* au Yémen en 2000, et plus encore après les attentats du 11 septembre 2001¹². Dans un contexte sécuritaire marqué par les attaques terroristes, alors que le phénomène de mondialisation génère une augmentation rapide du trafic maritime, les autorités américaines constatent qu'aucune agence fédérale ne dispose à elle seule de la capacité d'assurer une connaissance exhaustive des activités maritimes licites et illicites. Aucune entité ne peut en effet se prévaloir de pouvoir coordonner seule les activités de sûreté maritime, puisque les menaces criminelles transnationales requièrent par essence une coopération internationale et inter-administration.

Des mesures sont alors prises pour coordonner les capacités de l'*US Navy*, de l'*US Coast Guard*, de l'administration maritime et des douanes. En 2005, un *National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness* est mis en œuvre, visant à « acquérir une meilleure connaissance du domaine maritime¹³ ». Il s'inscrit dans une série de plans d'appui dédiés à l'opérationnalisation de la Stratégie nationale pour la sécurité maritime américaine, qui définit le MDA comme « la compréhension efficace de tout ce qui est lié à l'espace maritime et qui pourrait avoir un impact sur la sécurité, la sûreté, l'économie ou l'environnement des États-Unis¹⁴ ». Ce plan est alors supervisé par les garde-côtes des États-Unis (USCG) et le Département de la sécurité intérieure (DHS).

En 2005, un premier plan dédié au MDA est mis en œuvre par les États-Unis

11. F. Gaillard, *Géopolitique de l'espace : à la recherche d'une sécurité spatiale*, Paris, Le Cavalier Bleu, 2023 ; M. Luinaud, *L'Industrie spatiale*, Paris, PUF, 2023 ; G. Maral et al., *Satellite Communications Systems: Systems, Techniques and Technology*, Hoboken (New Jersey), John Wiley & Sons Inc., 2020.

12. S. C. Boraz, « Maritime Domain Awareness : Myths and Realities », *Naval War College Review*, vol. 62, n° 3, 2009, p. 137-146.

13. « National Plan to achieve Maritime Domain Awareness », Maison-Blanche, octobre 2005, disponible sur : www.dhs.gov.

14. Stratégie maritime créée en réponse à l'U.S. National Security Presidential Directive. Voir W. Kay, S. McFadden et M. Lincoln, « Global Maritime Integration: A Force Multiplier », *The ONI Quarterly*, janvier 2007, p. 4-7.

Ainsi conçu, le MDA suppose l'élaboration de procédures et d'un langage communs entre agences mais également avec les communautés maritimes et les États partenaires¹⁵. Bien orchestré, il est un atout à la fois dans les champs opérationnel et diplomatique.

Le défi du partage d'informations entre acteurs maritimes

Le MDA repose non seulement sur le potentiel d'exploitation technique et d'analyse opérationnelle permise par la GEOINT, mais également sur l'élaboration de partenariats civilo-militaires, dimensionnés selon les besoins (types de menaces, cadre spatio-temporel).

La complexe intrication du MDA

L'éventail des menaces pouvant être identifiées grâce au MDA est particulièrement large englobant la piraterie et le brigandage, le terrorisme maritime, les activités migratoires, toutes les formes de trafics, la pêche « illicite, non déclarée et non réglementée » (INN)¹⁶, la pollution ou l'exploitation illégale des fonds marins. L'intrication croissante des actes de violence, des risques environnementaux et des défis de sécurité maritime crée par ailleurs un paysage complexe, que le MDA doit s'efforcer de décoder. Les liens entre la pêche INN, les trafics de drogue et le brigandage sont à ce titre parfaitement documentés en Asie du Sud-Est. L'évolution constante des modes opératoires en matière de trafics illicites ou de violations d'embargo exige par ailleurs une adaptation constante des analyses et de la réponse opérationnelle.

L'information échangée entre acteurs du maritime, selon les accords établis et les besoins de chacun, peut se restreindre aux seuls incidents passés, ou s'étendre à des activités suspectes et « en devenir », telles que la présence probable d'un groupe de pirates, et donc permettre de diffuser des alertes auprès des communautés maritimes concernées, puis de coordonner les réactions des États concernés. Même si les informations ne sont partagées qu'*a posteriori*, elles permettent aux acteurs d'identifier des tendances et des modes opératoires, particulièrement utiles dans une finalité de pré-positionnement des moyens étatiques, et donc de prévention, ou de mise en place de mesures actives ou passives pour la marine marchande.

15. C. Bueger, « From Dusk to Dawn? Maritime Domain Awareness in Southeast Asia », *Contemporary Southeast Asia*, vol. 37, n° 2, 2015, p. 157-182.

16. « Pêche illicite, non déclarée et non réglementée », Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, disponible sur : www.fao.org.

L'enjeu de l'opérationnalisation des données

La croissance des données (*Big Data*) et l'usage accru de l'intelligence artificielle (IA) ont permis de faire émerger des solutions industrielles d'exploitation opérationnelle des données. Entre autres, les algorithmes de détection et de caractérisation des *Patterns of Life* (PoL) maritimes¹⁷, ainsi que de cartographies automatisées, permettent une accélération du traitement des données, comme dans le contexte de la surveillance des activités portuaires. Les mouvements des navires, les horaires d'arrivée et de départ et les types de cargaisons peuvent ainsi être analysés en temps réel, permettant de créer des PoL maritimes spécifiques à chaque port et une caractérisation précise des activités normales et anormales.

En cas de déviations significatives par rapport aux PoL établis, les systèmes pourraient déclencher des alertes automatiques, signalant des comportements anormaux tels que des activités suspectes ou des changements soudains dans les schémas de navigation. Cette utilisation de l'IA et du *Big Data* dans la détection des PoL maritimes permet une accélération significative du traitement des données et une réactivité accrue face à des événements inhabituels et potentiellement dangereux dans le domaine maritime.

Les marchés de l'imagerie satellitaire occupent une place croissante pour la connaissance des espaces maritimes

Les marchés de l'imagerie satellitaire, parallèlement à ceux de la donnée maritime, occupent par ailleurs une place croissante pour la connaissance des espaces maritimes. À des échelles géographiques différentes (continentale, régionale et locale), la GEOINT maritime implique quatre spécificités¹⁸ : la nature des données (avec horodatage, géolocalisation, traçabilité

grâce à des métadonnées sur leur origine et nomenclature), un écosystème spécifique (acteurs gouvernementaux, industrie, tissu académique), des outils cartographiques au profit d'acteurs variés, allant du décideur politique aux acteurs de terrain et, enfin, des outils de visualisation.

À une échelle continentale, elle permet de surveiller les grands mouvements maritimes internationaux, avec des informations sur les itinéraires des navires, les ports visités, et les flux de commerce. Au niveau régional, la GEOINT permet d'analyser les activités de pêche, en fournissant des données détaillées sur les zones, les saisons et les comportements des navires, et permet de mieux lutter contre la pêche INN. À une échelle locale, la GEOINT permet de soutenir la gestion des risques environnementaux, en cartographiant les zones sujettes à la pollution, les marées noires potentielles, et en fournissant des informations en temps réel pour coordonner les interventions d'urgence.

17. Les PoL visent à comprendre les comportements et les activités qui ont un impact sur l'environnement maritime.

18. P. Boulanger, *La Géographie, reine des batailles*, Paris, Perrin, 2020, p. 346.

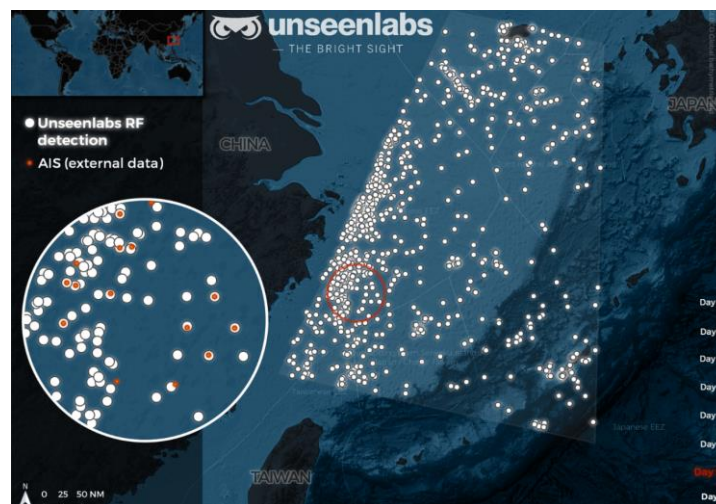
Le défi de la « construction de sens »

Un partage d'informations à voilure variable

Si le MDA est un challenge technique, il est également un défi socio-politique. Du fait de son mode de fonctionnement, le MDA soulève en effet des questions de confiance, de cultures organisationnelles, d'intérêts, de routines bureaucratiques ou d'intérêts politiques, qui peuvent diverger et engendrer des difficultés de partage pour des questions de confidentialité, régaliennne ou commerciale. Il est par exemple difficile de dialoguer avec l'Indonésie sur les enjeux de brigandage dans le détroit de Singapour ou avec le Vietnam en matière de pêche INN.

Le degré de partage entre partenaires est dès lors très évolutif, dans sa granularité comme sa régularité, selon les besoins opérationnels, les intérêts et les sensibilités des parties en présence. Le partage d'informations peut par exemple se restreindre à des accords relatifs aux seules activités dites de *White-Shipping* (navires émettant AIS ou LRIT et signalant donc leurs positions) ou s'étendre à celles dites de *Dark Shipping* (navires ne signalant pas leurs positions et étant donc possiblement liés à des activités illégales). Une étude menée par la société Unseenlabs¹⁹ a par exemple montré que 80 % des navires n'émettent pas d'AIS en mer de Chine orientale, si bien que le seul partage d'informations au travers d'accords dits de *White-Shipping* peut s'avérer insuffisant dans certaines régions pour mener une analyse exhaustive des activités illégales²⁰.

Détection des navires avec et sans AIS en mer de Chine



Légende : Les points rouges correspondent aux navires avec l'AIS activé et les points blancs ceux n'émettant pas d'AIS mais détectés par leurs émissions passives.
Source : © UNSEENLABS, 2022.

19. Unseenlabs permet de localiser des navires en détectant et caractérisant leur signature électromagnétique passive, permettant de suivre n'importe quel navire en mer. Voir leur site web : unseenlabs.space.

20. « Unseenlabs Reveals Ships That Vanished from Conventional Geolocation Systems », Unseenlabs, 18 février 2022, disponible sur : unseenlabs.space.

Une interprétation commune nécessaire mais difficile

Les données et les informations ne parlent pas d'elles-mêmes. Un processus d'interprétation ou de « construction de sens » est nécessaire en matière de MDA.

Déclarer que « 100 attaques de brigandage ont eu lieu dans le détroit de Singapour en 2022 » ne dit, en soi, rien du problème et des solutions pertinentes. Une problématisation s'impose, c'est-à-dire une mise en contexte au regard des tendances antérieures, de l'évolution du flux maritime (type, densité) et du contexte géopolitique prévalant dans cette région.

L'interprétation des faits et des tendances reste par essence toujours subjective, et nécessite d'être confrontée à d'autres acteurs, afin de multiplier les points de vue et les analyses. Certains types d'incidents peuvent cependant être source de sensibilités ou de désaccords entre partenaires et compliquent cette « construction de sens » collective.

**Un processus
de « construction
de sens » est nécessaire
en matière de MDA**

À titre exemple, la compréhension du phénomène de brigandage dans le détroit de Singapour ou des événements de pêche INN en mer de Chine méridionale est particulièrement contrainte par les sensibilités de plusieurs

acteurs étatiques dans la région, et ne permet que rarement de réaliser une interprétation commune des faits. Elle est plutôt devenue l'objet d'un récurrent point de crispation entre l'Indonésie et Singapour.

Le MDA offre pourtant un cadre flexible, modulaire et inclusif dont la France gagnerait à tirer profit en soutien de son action opérationnelle et diplomatique, sur la scène européenne comme dans l'espace Indo-Pacifique.

Recommandations pour la France

Une stratégie et une gouvernance dédiées au MDA permettraient de renforcer l'influence maritime de la France, d'accroître sa visibilité à l'international, de la positionner comme « hub européen du MDA », tout en appuyant trois des fonctions stratégiques de la RNS : la prévention, la connaissance-compréhension-anticipation et l'influence.

Rationaliser l'organisation en matière de MDA

Placé auprès de la Première ministre, le Secrétariat général de la Mer (SGMer) a pour rôle de coordonner les travaux relatifs à la politique maritime du gouvernement²¹. Il élabore à ce titre la Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes (SNSEM)²². Sous son

21. Secrétariat général de la Mer (SGMer), disponible sur : www.gouvernement.fr.

22. Bureau du Premier ministre, *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 10 décembre 2019, disponible sur : www.gouvernement.fr.

autorité, le Centre opérationnel de la fonction garde-côtes (COFGC) est le centre interministériel²³ de veille, d'alerte et d'analyse.

Le Secrétariat général de la défense et de la sécurité (SGDSN) a la responsabilité de la planification des mesures de sécurité nationale et élabore en lien avec le SGMer plusieurs instructions ou plans interministériels²⁴, tels que le plan « Pirate-Mer » pour le terrorisme maritime, ou l'instruction relative à la « Coopération navale volontaire » (CNV)²⁵ permettant d'associer librement les usagers de la mer aux pouvoirs publics autour des enjeux de sûreté et de sécurité maritimes.

Hébergé par la Direction générale des relations internationales et stratégiques (DGRIS), le coordonnateur défense en matière de sécurité des espaces maritimes (CSM) a pour sa part comme mission d'élaborer et de coordonner la politique du ministère des Armées dans le domaine maritime.

Enfin, sous l'autorité du sous-chef d'état-major de la Marine nationale, en charge des opérations (SCEM OPS), le Maritime Information Cooperation & Awareness (MICA) Center est depuis 2016 le centre d'expertise français dédié à la sûreté maritime auprès des armateurs, notamment en charge de la mise en œuvre de la CNV. Il ne dispose pas d'analystes en propre et s'appuie sur les analyses des « cellules de coordination de l'information maritime » des Préfets maritimes et Commandants de zones maritimes (CZM)²⁶. Ceux-ci participent à la fusion régionale des données interministérielles au sein de leurs zones de responsabilités respectives et établissent une passerelle avec les informations d'intérêt militaire.

En dépit de sa transversalité, cette organisation manque encore d'un écosystème dédié au MDA et à la fusion de l'information maritime au niveau central²⁷. La mise en place d'un Secrétaire général adjoint en charge du MDA (SGMDA) auprès du SGMer permettrait de structurer une organisation par trop éclatée. Si le dialogue et la coordination inter-administrations du SGMer peuvent parfois s'avérer difficiles avec certaines administrations²⁸, le MDA ne peut être mené au niveau d'un unique ministère ou d'une unique administration, et implique une coordination et un partage d'informations plus structuré entre la Marine

L'organisation française manque encore d'un écosystème interministériel dédié au MDA

23. Les sept administrations de la fonction garde-côtes y sont représentées : Marine nationale, Gendarmerie maritime, Douane, Affaires maritimes, Gendarmerie nationale, Police aux frontières, Sécurité civile.

24. Instruction interministérielle n°230/SGDSN/PSE/PSN/NP du 28 juin 2022, disponible sur : www.legifrance.gouv.fr.

25. Instruction interministérielle n° 165/SGDSN/PSE/PSN du 29 avril 2019 et n° 100/SGMer du 29 avril 2019, relatives à la coopération navale volontaire, disponibles sur : www.sgdsn.gouv.fr.

26. Délégué du gouvernement, le préfet maritime est le représentant direct du Premier ministre. Investi d'un pouvoir de police générale, il a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer. Il coordonne ainsi l'action en mer de toutes les administrations.

27. Entretiens réalisés au sein du ministère des Armées en novembre 2023.

28. Entretiens réalisés au sein du Secrétariat général de la Mer en novembre 2023.

nationale, la Direction des douanes et des droits indirects (DGDDI) et la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA).

En lien avec le SGDSN, le SGMDA pourrait superviser la mise en place d'un plan national dédié au MDA, en appui de la SNSEM. Il s'appuierait pour sa mise en œuvre sur un COFGC renforcé dans ses responsabilités et ses moyens (humains comme techniques), sur les structures interministérielles déjà fonctionnelles au sein des préfectures maritimes ainsi que sur les pôles d'expertise déjà existants, tels que le MICA Center.

Une telle restructuration permettrait, d'abord, de soutenir la convergence et la fusion au niveau central des outils de GEOINT maritimes à disposition de chaque administration ; de gagner ensuite en efficacité et en coordination entre acteurs institutionnels du maritime au niveau central ; et enfin d'améliorer la visibilité et lisibilité de l'action française, tout autant auprès de l'industrie maritime que de la communauté européenne, voire internationale.

S'affirmer comme hub européen

L'expérience de l'Asie du Sud-Est a démontré l'importance d'un *hub* régional en mesure de créer des synergies entre l'ensemble des structures déjà existantes dans une région spécifique. Avec des centres multinationaux tels que l'IFC²⁹ ou ReCAAP³⁰, Singapour se démarque en effet aujourd'hui comme le *hub* en matière de MDA en Asie du Sud-Est.

La France pourrait progressivement s'affirmer comme *hub* européen du MDA

Si chaque région est spécifique, l'Europe a pourtant à apprendre du modèle mis en œuvre dans cette région, puisqu'aucun centre MDA n'existe réellement au sein de l'UE. Seuls le MICA Center (français) et le Virtual Regional Maritime Traffic Centre

(V-RMTC, italien)³¹ mènent à ce jour des missions de partage d'informations, respectivement avec les armateurs et entre marines volontaires, au sein de l'UE.

Un CoFGC rénové dans ses capacités, son financement et ses ambitions pourrait progressivement accueillir en son sein des officiers de liaison européens en provenance de marines comme de garde-côtes, ce qui ferait de la France le *hub* européen du MDA et permettrait une meilleure fusion de l'information entre agences nationales. L'Agence

29. L'Information Fusion Center de Singapour (IFC), hébergé par la Marine de la République de Singapour, existe depuis avril 2009, avec aujourd'hui plus de vingt pays représentés. Voir leur site web : www.ifc.org.sg.

30. Le Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) est une structure lancée en 2006 avec 21 Parties contractantes. Voir leur site web : www.recaap.org.

31. Réseau virtuel reliant les centres d'opérations maritimes des marines membres. Il est situé à Rome, au Centre d'opérations maritimes italien du quartier général du commandement de la flotte (CINCPNAV). Voir leur site web : www.marina.difesa.it.

européenne pour la sécurité maritime³² pourrait par ailleurs probablement soutenir une telle montée en puissance sur le plan financier.

Créer une communauté du MDA

Dans son acception américaine, le MDA relève d'abord d'outils développés sur le plan national par les directions et les services compétents, mais également sur les informations fournies par l'industrie maritime (armateurs, affréteurs, opérateurs, infrastructures portuaires, etc.) ainsi que par des partenaires étatiques.

Un lien est déjà établi et fonctionnel avec l'industrie maritime, par l'entremise de la CNV pilotée par le MICA Center. En revanche, sur le plan international, si la France dispose bien de quelques accords techniques bilatéraux de partage d'informations avec des partenaires étatiques, notamment en Indo-Pacifique, nombre d'entre eux ne sont que rarement mis en œuvre, faute de coordination dans leur pilotage – certains de ces accords étant à ce jour indifféremment pilotés par le SGMer, la DGRIS, les CZM ou la Marine nationale³³ – de ressources humaines dédiées ou de Système d'information géographique (SIG) commun³⁴.

Un COFGC renforcé pourrait ainsi inclure un bureau chargé de piloter et d'animer les accords et les partenariats civilo-militaires. Un autre bureau aurait vocation à stimuler et à soutenir des projets avec les milieux universitaires et industriels, et ainsi à favoriser l'innovation dans le domaine du GEOINT maritime, en fonction des besoins et manquements identifiés par le SGMMA, notamment autour des enjeux de *Big Data* et d'IA.

32. La mission de cette agence est « de servir les intérêts maritimes de l'UE pour un secteur maritime sûr, sécurisé, écologique et compétitif », disponible sur : www.emsa.europa.eu.

33. Entretiens réalisés au sein du ministère des Armées en novembre 2023.

34. Entretiens réalisés au sein du ministère des Armées et du Secrétariat général de la Mer en novembre 2023.

Jérémy Bachelier est chercheur au sein du Laboratoire de recherche sur la Défense (LRD) du Centre des études de sécurité (CES) de l'Ifri, où il contribue aux études relatives à la région Indo-Pacifique et aux enjeux maritimes, sécuritaires, capacitaires et stratégiques français.

Philippe Boulanger est Professeur des universités en géographie à Sorbonne Université Lettres. Il est agrégé et docteur en géographie de l'université Paris-Sorbonne (1998). Ses recherches sont orientées vers les nouvelles technologies numériques et la géographie militaire, le Geospatial Intelligence et la géographie de la sécurité nationale ainsi que la géopolitique des médias. Depuis 2012, il dirige la Revue de géographie historique.

Comment citer cette publication :

Jérémy Bachelier et Philippe Boulanger, « La “fusion de l'information” : levier de la puissance maritime française ? », *Briefings de l'Ifri*, Ifri, 7 décembre 2023.

ISBN : 979-10-373-0796-5

Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la responsabilité des auteurs.

© Tous droits réservés, Ifri, 2023

Couverture : « Concept de réseau de transport maritime et de communication. Industrie maritime. »

©metamorworks/Shutterstock.com



27 rue de la Procession
75740 Paris cedex 15 – France

Ifri.org

