

LUTTE CONTRE LA PIRATERIE : LES OUTILS D'EADS

En 1995, dans sa publication quotidienne, le *Bulletin quotidien de situation*, destiné aux décideurs, le Secrétariat général de la défense nationale (SGDN) avait mis en exergue le retour d'une menace d'un autre temps : la piraterie maritime. Focalisé sur l'archipel indonésien, le texte préconisait une veille permanente sur ce phénomène. Quatorze ans plus tard, le détroit de Malacca, par lequel transitent 25 % du pétrole et les deux tiers du gaz par bateau, a été globalement sécurisé, mais, comme le souligne l'état-major de la marine nationale, ce carrefour reste une cible pour les pirates. L'arrondissement de navires et la prise d'otages des équipages tendent à se multiplier dans les Caraïbes et sur les côtes africaines (Somalie, Nigeria). Il s'agit moins de flibustiers que d'actions de prédation, notamment au large de la Somalie, rongée par la

guerre civile. Au fil des ans, la piraterie de fortune se professionnalise et les Etats ont dû adopter une réponse militaire, sachant que plus de 20 000 navires empruntent chaque année le détroit de Bab el-Mandeb entre le Yémen et Djibouti (12 % du commerce maritime et 30 % pour le transit de brut mondial). La communauté internationale, dont l'Otan, qui fait de la sécurité des approvisionnements énergétiques une priorité de son futur concept stratégique, doit gérer ce nouveau rapport de forces dans les mers chaudes, une forme de lutte du faible au fort. Devenue un réel business : selon une étude du think tank britannique Chatham House, le montant total des rançons payées aux pirates en 2008 oscillerait entre 18 et 30 millions de dollars.

Les industriels européens de la défense n'ont pas attendu la tragédie

du "Ponan" pour réfléchir à de nouvelles solutions permettant aux armées de surveiller, de dissuader et, si nécessaire, de neutraliser les pirates. Ainsi, chez EADS, la sécurité maritime occupe une position centrale dans l'approche globale des menaces, dont la piraterie n'est qu'un élément. Pour EADS, la sécurité maritime comprend la protection des infrastructures côtières, des eaux territoriales (12 milles nautiques), de la zone économique exclusive (200 milles nautiques), ainsi que l'application des réglementations en vigueur dans la zone contiguë. La mission "sûreté maritime" se décline en surveillance et lutte contre la piraterie, le contrôle de l'identité des navires et de leurs mouvements, la protection des plates-formes offshore et des tankers, la dissuasion et l'interception des pollueurs.

Qu'est-ce que la piraterie maritime ?

La Convention sur le droit de la mer (Montego Bay, 10 décembre 1982) définit le cadre juridique contre la piraterie et le vol à main armée ainsi que contre certaines autres infractions bien précises (transport d'esclaves, trafic de substances psychotropes, émissions non autorisées). Son article 101 dispose que la piraterie s'entend de «l'un quelconque des actes suivants : a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dépravation commis à des fins privées par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé et dirigé : (i) contre un navire ou un aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ; (ii) contre un navire, un aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ; b) tout acte de participation volontaire dans l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef lorsque son auteur a

connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ; c) tout acte ayant pour effet d'inciter à commettre les actes définis aux alinéas a) et b) du présent article, ou de les faciliter intentionnellement». Cette définition apparaît somme toute restrictive. En ne considérant que les actes commis en haute mer ou «dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat», elle exclut ceux commis contre les navires dans les eaux territoriales d'un Etat, alors que la plupart des agressions ont lieu dans ce cadre.

Les vols à main armée en droit de la mer se définissent comme «tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dépravation, ou menace de dépravation, autre qu'un acte de piraterie, commis contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord,

dans une zone relevant de la juridiction d'un Etat compétent pour connaître de tels délits».

Pour lutter contre ce phénomène, le Conseil de sécurité de l'Onu a adopté une résolution par laquelle il demande à tous les Etats de «participer activement à la lutte contre la piraterie visant des navires se trouvant en haute mer au large des côtes somaliennes, en particulier en y déployant des navires de guerre ou des aéronefs militaires, conformément au droit international».

Les outils de lutte contre la piraterie sont la surveillance permanente, le rassemblement des capacités d'actions avec la mise en œuvre de systèmes interarmées (emploi intégré du satellite, du navire, de l'hélicoptère...), avec des communications sécurisées. Il s'agit pour un Etat de dissuader en se réservant le droit d'intervenir.

LE POSITIONNEMENT D'EADS

EADS : LEADER MONDIAL DE LA SURVEILLANCE MARITIME

EADS, dans le domaine de la surveillance maritime, est présent à la fois en Europe et dans le monde grâce au savoir-faire de Defence & Security et de ses filiales Atlas Elektronik et Sofrelog.

L'expérience portugaise

Le contrat de surveillance avec le Portugal est l'un des plus anciens. En décembre 2004, l'Instituto Português e dos Transportes Marítimos (IPTM) du Portugal a confié à un consortium germano-portugais piloté par EADS la réalisation d'un Vessel Traffic System (VTS) chargé de surveiller le trafic maritime sur les côtes du Portugal. Ce système revêt une importance stratégique pour l'Union européenne, car il permet à la fois de protéger les frontières extérieures de l'Europe et d'améliorer la sécurité du trafic maritime et la protection de l'environnement. Ce contrat est évalué à 80 millions d'euros.

Le système comprend des centres de contrôle, des réseaux numériques de communication de données, des stations radar et un système d'alimentation électrique pour un total de 31 différents projets de construction. Au cœur du système, le centre de contrôle principal à Lisbonne et le centre secondaire de Portimão sont reliés à huit stations radar télécommandées et à des stations de base chargées de l'identification automatique des navires (Automatic Identification System, AIS), ainsi qu'à d'autres capteurs et composants. Le

consortium fournit également huit postes radar portuaires, ainsi qu'un centre de contrôle portuaire.

L'exemple du Qatar

Le Qatar et EADS ont signé à Doha, en 2007, un contrat portant sur une couverture radar du territoire qatari d'un montant de 240 millions d'euros. Le projet prévoit l'installation d'un réseau de surveillance et de protection des frontières maritimes, côtières et terrestres du Qatar. Le réseau envisage la création de stations de surveillance électronique et de technologie de pointe. Il sera relié à des centres de commandement et de contrôle à plusieurs niveaux par un système de télécommunications sécurisé pour la transmission des informations, images et autres données. Le contrat prévoit aussi la formation de cadres locaux pour la réalisation du projet, destiné à doter le Qatar d'un système de sécurité complémentaire pour la protection des ressources économiques et des objectifs de développement de l'émirat.

Protection du port de Tanger

De même, la division Defence & Security (DS) du groupe européen EADS a remporté un contrat pour la fourniture d'un système de sécurité au nouveau port de Tanger (Maroc) "Tanger Med". Le déploiement du système doit avoir lieu entre 2008 et 2011. EADS DS fournira un système totalement intégré, visant à garantir la continuité commerciale et l'efficacité de l'ensemble. Conçu pour

faire face aux menaces potentielles, dont la nature a été analysée en profondeur, ce système de surveillance des approches repose sur des capteurs de détection et d'identification éprouvés. La protection du port côté terrestre est assurée par plusieurs filtres comprenant des clôtures d'enceinte, un réseau actif de vidéosurveillance et un dispositif de contrôle d'accès, qui s'intègrent parfaitement aux opérations commerciales. La polyvalence de la suite IMARSECTm de sous-systèmes, supervisés et commandés depuis une salle de contrôle unique, est particulièrement bien adaptée à la diversité des activités commerciales de Tanger Med, parmi lesquelles le trafic de conteneurs, produits pétroliers, fret vrac et Ro-Ro, sans oublier les millions de passagers intercontinentaux.

«Avec notre système Integrated MARitime SEcurity (IMARSECTm), EADS DS a conçu un système éprouvé à l'échelle mondiale pour la sécurité et la sûreté des ports maritimes, des littoraux, des eaux territoriales et des zones économiques exclusives (ZEE). Il s'agit là d'un outil en parfaite adéquation avec l'ambitieuse politique sécuritaire de TMSA, l'Agence Spéciale Tanger Méditerranée. Nous sommes fiers de participer à l'essor international de Tanger Med, en fournissant une composante essentielle au succès de cette formidable entreprise industrielle», a déclaré Hervé Guillou, président-directeur général de Defence and Communications Systems (DCS).

QUELLES SOLUTIONS SUR ÉTAGÈRES ?

Parmi les solutions génériques proposées par EADS, on trouve les plates-formes fixes et mobiles équipées de radars et de caméras (spectre infrarouge ou TV) ; avions et drones pour les missions de surveillance longue distance ; hélicoptères pour le sauvetage en mer, la localisation et l'identification d'objets ; bateaux ou navires pour la

surveillance à courte distance. Dans le cadre des contrôles de sites côtiers avec radars, EADS propose des capteurs électro-optiques et sous-marins, ainsi que des systèmes d'identification automatique (AIS : Automatic Identification System). Pour les moyens de renseignement, la panoplie est conséquente et répond à un besoin désormais

compris dans la partie "connaissance et anticipation" du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale : système de surveillance et de reconnaissance ; satellite d'observation, analyse d'image en temps réel, évaluation des risques. Ces solutions fournissent une palette globale répondant à tout type de menace en mer.

LA SURVEILLANCE MARITIME PAR SATELLITE

EADS Astrium et Spot Image SA constituent les pièces maîtresses de la partie renseignement image dans le dispositif de lutte contre la piraterie maritime. L'imagerie satellite offre une capacité d'observation sans égal, qui permet de compléter les moyens de surveillance traditionnels (navires et aéronefs) et d'optimiser les opérations d'intervention sur zone. Spot Image et Spot Infoterra Group contrôlent directement une constellation de satellites inégale, combinant capacités optique et radar. Dans le cadre d'une coopération étroite avec la marine nationale depuis 2007, notamment avec l'état-major interarmées de Fort-de-France pour la région Caraïbes, Spot Image met en œuvre un "monitoring" en boucle courte. Ainsi, entre l'acquisition, la production des images, l'extraction de l'information et sa transmission (emploi de la liaison sécurisée de type VPN), il s'écoule moins de deux heures.

L'utilisation du satellite en mode opérationnel fournit quasiment en temps réel une situation de surface pré tactique. Cela permet la détection de tout type d'embarcation, y compris les plus petites, telles les Gofast utilisées par les trafiquants, et de suivre tout comportement suspect. Des acquisitions ciblées sur des zones précises sont effectuées et peuvent être fusionnées avec des données d'identification automatique des navires (AIS, VMS, LRIT) pour compléter la situation de surface.

Dans le cas de la Corne de l'Afrique, où l'insécurité maritime s'accroît toujours davantage, la zone à risque qu'il conviendrait de surveiller pourrait être couverte à partir de Djibouti. L'idée d'y implanter une station de réception directe permettrait de fournir le même type de service que celui déployé dans la zone Caraïbes et garantir la disponibilité de rapports d'interprétation (le plus complexe à réaliser puisqu'il repose sur le

savoir-faire d'officiers interpréteurs) en moins de deux heures.

Des tests ont aussi été réalisés en 2009 à partir d'images SPOT5, sur les côtes du Yémen, mettant en évidence l'intérêt de détecter les petites embarcations dont le comportement à la mer apparaît suspect, ou tout au moins incompatible avec une activité de pêche côtière (barque en bois isolée au croisement des grandes routes maritimes).



L'OPÉRATION ATALANTE

Le conseil de l'UE a adopté, le 10 novembre 2008, l'action commune concernant la mise en place d'une opération militaire, Atalante, à l'appui des résolutions du CSNU, relative à la lutte contre la piraterie en Somalie. L'opération Atalante vise à contribuer à la protection des navires du programme alimentaire mondial (PAM), qui acheminent de l'aide alimentaire en Somalie destinée aux populations déplacées, à la protection des navires vulnérables transitant au large des côtes somaliennes, à la surveillance des eaux territoriales et côtes somaliennes de sorte à détecter toute menace à l'encontre du trafic maritime, à la dissuasion, prévention et répression des actes de pirateries.

Au total une dizaine de pays participeront à l'opération Atalante, parmi lesquels cinq d'entre eux apportent

une contribution opérationnelle permanente à l'opération : Allemagne, Espagne, France, Grèce et Royaume-Uni. Une vingtaine de bâtiments et aéronefs seront engagés, environ 1 200 militaires seront impliqués. Le nombre exact de bâtiments et d'avions de patrouille maritime participant dépendant des disponibilités. Ainsi, le format de la force navale européenne évoluera en permanence. En moyenne, EUNAVFOR comptera quatre ou cinq bâtiments du type frégate et trois à cinq aéronefs, hélicoptères et avions de patrouille maritime.

La France participe à l'opération Atalante avec le déploiement permanent d'une frégate pendant toute la durée de l'opération et la participation ponctuelle d'un avion de patrouille maritime, ATL 2, basé à Djibouti. Elle propose également

un soutien logistique à l'opération avec son dispositif prépositionné à Djibouti. Les pays participant à l'opération peuvent s'appuyer sur les infrastructures aéroportuaires de la base des FFDJ (Forces françaises à Djibouti), qui fournissent également un soutien dans la santé.

La force navale européenne opérera dans une zone couvrant le Sud de la mer Rouge, le golfe d'Aden et l'océan Indien, le long des côtes somaliennes, jusqu'à 500 milles nautiques de côtes, soit une surface d'environ 2 000 000 km². Elle conduira des missions d'accompagnement des navires du PAM et des missions de présence et de dissuasion dans la zone d'opérations d'EUNAVFOR incluant les eaux territoriales somaliennes, conformément aux résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU.

PROTECTION, SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

EADS Defence & Security présente des compétences en tant qu'intégrateur de solutions pour grands systèmes, autour d'axes capacitaires majeurs : la protection, la sûreté, la surveillance, la reconnaissance et la communication. Un temps en retrait, le groupe affiche désormais sa position de leader par le biais de son expertise de management de systèmes complexes. Dans ce domaine, EADS DS a des références majeures telles que le système de bouclier sécuritaire au Qatar, ou le système intégré de sûreté maritime du nouveau port de Tanger Med (voir page 2).

Dans le domaine naval, EADS DS bénéficie des compétences technologiques de ses filiales Sofrelog et Atlas Elektronik, filiale commune avec ThyssenKrupp Marine Systems.

Contrôle des trafics

EADS, via la branche française de sa Division Defence & Security

Systems, a acquis, en 2006, la société française Sofrelog, l'un des leaders de solutions pour le contrôle de trafic maritime et la surveillance côtière. Permettant à EADS de se positionner de façon plus agressive sur les marchés de la sécurité maritime.

Sofrelog fournit des systèmes de contrôle de trafic portuaire et maritime ainsi que de surveillance côtière basés sur la technologie SYTAR™, déployée dans plus de trente-cinq pays, et reconnue comme l'une des plus avancées par les institutionnels et industriels dans le domaine. Ce système de surveillance côtière a été, notamment, mis en place dans les deux programmes précités : Qatar et Tanger. Sofrelog est également maître d'œuvre du programme Spationav, système de surveillance côtière de la France.

Spationav

Peu connu du grand public, Spationav a pour objet de contribuer

à la mission de protection qui s'exerce par ordre de priorité dans les zones à proximité du territoire métropolitain, ainsi que des départements et territoires d'outre-mer :

- eaux intérieures et territoriales (hors des limites administratives des ports) ;
- zones économiques exclusives ;
- zones de responsabilité de recherche et de sauvetage ;
- zones particulières (par exemple, zones d'exercice).

Cette mission se décline principalement en missions relevant de l'Action de l'Etat en Mer, et en missions relevant de la Défense maritime du Territoire.

Pour répondre aux besoins de sûreté portuaires, EADS combine la surveillance des approches maritimes et terrestres.

SURVEILLANCE ET RECONNAISSANCE

La défense maritime du territoire (DMT) passe par un recueil permanent du renseignement selon une approche globale. Cette déclinaison navale de la défense opérationnelle du territoire (DOT) englobe la surveillance des approches maritimes. Il s'agit d'une mission permanente confiée aux commandants de région maritime, qui peuvent la déléguer aux commandants d'arrondissement maritime et qui comprend grosso modo les actions suivantes :

- assurer une surveillance des façades maritimes ;
- renseigner les autorités civiles et militaires sur les activités suspectes et les menaces ;
- s'opposer aux actions hostiles par voie de mer.

Pour être à même de remplir leurs missions, les commandants de région maritime disposent de moyens d'information et de

commandement. Spationav renforce ces moyens et prend place dans ce dispositif.

Mais le renseignement passe également par les drones. Une des autres grandes expertises d'EADS Defence & Security repose sur ses capacités ISTAR (Intelligence, Surveillance, Target Acquisition and Reconnaissance), qui s'appuient sur des systèmes aéroportés et de drones, ainsi que sur des systèmes d'imagerie satellitaires. ORKA est un système de drone à décollage et atterrissage vertical, qui offre aux forces armées de nouvelles perspectives dans la conduite des opérations en zone maritime comme en zone urbaine. ORKA est la solution proposée par EADS dans le cadre du programme d'études amont de la Délégation générale pour l'Armement. Dans sa version navale, ORKA pourra être engagé dans des missions de lutte

antisurface à partir du centre opérationnel du bâtiment sur lequel il appontera automatiquement.

L'Advanced UAV, le programme européen de drones de nouvelle génération, répond également aux besoins opérationnels de la France, de l'Allemagne et de l'Espagne en termes de futurs drones de renseignement — le drone à voilure fixe, le DRAC/Tracker, destiné aux unités de contact des forces terrestres, afin de multiplier leurs capacités de renseignement et de reconnaissance. Enfin, il existe Scorpio, le système de drone à voilure tournante, disponible en deux versions, Scorpio-6 et Scorpio-30, composé d'un véhicule aérien à voilure tournante, d'une tourelle gyroscopée stabilisée intégrant des charges utiles interchangeables dans le spectre visible ou infrarouge.

DES COMMUNICATIONS FIABLES ET SÉCURISÉES

Dans le domaine des communications, EADS Defence & Security propose aux forces navales des solutions de communication robustes, fixes et mobiles. Aujourd'hui, EADS DS est un leader mondial sur le marché des radiocommunications sécurisées, notamment grâce à ses systèmes de radiocommunications mobiles professionnelles (PMR).

Cette technologie majeure de l'ensemble des compétences d'EADS a été déployée notamment pour la Marine nationale, à travers le programme OPERA, permettant d'assurer la communication sans fil entre le port et les navires, mais

également à bord des frégates FREMM.

EADS appuie également ses solutions sur des technologies civiles, notamment le Wimax, permettant la transmission des données IP et de phonie entre le commandement et le champ de bataille. Cette technologie, déjà développée et expérimentée pour l'armée de Terre, sera prochainement adaptée pour la Marine nationale. Les premiers tests de Wimax vont d'ailleurs avoir lieu à Brest.

Cette expertise incontestable en matière de communication réseau permet actuellement à EADS de se

positionner sur le programme naval RIFAN 2 (Réseau IP de la Force Aéronavale). Ce programme, destiné à équiper les forces aéronavales en exercice ou en mission, a pour vocation d'offrir un véritable réseau IP pour les différents bâtiments de surface, les sous-marins ou les aéronefs au sein de cette force d'action. Ce programme est pour EADS l'occasion de confirmer sa capacité à intégrer les meilleures solutions en proposant de conduire ce programme en partenariat avec DCNS et Rohde & Schwarz (principal fabricant allemand de radios V/UHF).



Casa de patrouille maritime

SURVEILLANCE : L'EXPÉRIENCE D'AIRBUS MILITARY

Basées sur les plates-formes CASA C-295, CN-235 et C-212 et le système de mission tactique entièrement intégré FITS, les solutions proposées par Airbus Military, filiale d'EADS à travers Airbus, sont conçues pour une grande variété de missions de patrouille maritime et de sécurité du territoire : lutte anticriminelle, répression de la pollution, contrôle de zone économique exclusive (ZEE), recherche et sauvetage (SAR) et lutte antisurface et anti-sous-marins (ASW, ASuW).

FITS est un système tactique aéroporté de dernière génération destiné aux missions de patrouille maritime et de sécurité du territoire. Le système permet de visualiser des informations tactiques et de navigation en temps réel. Il est constitué de capteurs de mission et de systèmes de communication et de navigation. Son interface homme-

machine intuitive améliore l'efficacité des missions.

FITS est un système éprouvé utilisé à bord d'un C-295 depuis le début de l'année 2001. Il a été mis en service par l'armée de l'air espagnole (campagne de modernisation P-3) et par la marine mexicaine (C-212). Il a récemment été retenu pour les C-235 de l'agence espagnole de la sécurité maritime (Sasemar), pour les C-235 de l'Irish Air Corps et pour les C-295 portugais. De même, les CN-235 destinés aux gardes-côtes américains bénéficieront de la technologie FITS pour l'intégration des capteurs et systèmes d'avion.

Les fonctionnalités telles que l'exploitation des capteurs sont regroupées au niveau de consoles multifonctionnelles (MFC) reliées aux unités centrales par des réseaux locaux à haut débit. Le nom-

bre de consoles par type d'avion est de six sur P-3 Orion, quatre sur Casa-295 ASW, deux sur CN-235 destiné aux garde-côtes américains.

Les avions de surveillance maritime d'Airbus Military, dans leur configuration de patrouille maritime, peuvent emporter des passagers ou du fret dans la mesure de l'espace disponible dans la cabine. Le CASA C-212 Patrullero, de même que le CN-235 et le C-295 Persuader permettent de remplir un grand nombre de missions, grâce notamment à leur rampe arrière. Le déchargement des équipements de cabine est facile. L'espace libéré peut être utilisé pour l'installation de sièges supplémentaires ou l'emport de charges sur palette ou en vrac. Un système de mission palettisé facile à installer permet de libérer très rapidement la cabine pour le transport de fret.

QUELLE ARCHITECTURE POUR CONTRER LA PIRATERIE ?

En s'appuyant sur des solutions de sécurité réseautées, sur des architectures informatiques flexibles en environnement ouvert et sur des plates-formes logicielles performantes, EADS met à la disposition de ses clients des moyens rentables permettant aux équipes de collaborer et de communiquer facilement, notamment dans le domaine de la sécurité maritime.

En outre, ces moyens reposent sur la prise en compte des systèmes existants et leur intégration avec des technologies innovantes.

Les compétences technologiques et d'intégration d'EADS se concentrent sur les trois étapes majeures du cycle de la gestion de la sécurité :

- Observer et détecter les événements, grâce à l'intégration des systèmes d'observation et de détection (radars, drones, hélicoptères, ballons, sonars, outils de détection d'explosifs et d'armes, etc.) ;
- Informer les forces concernées et décider des politiques à appliquer : l'analyse de l'information et la prise de décision pertinente sont assistées par des

systèmes avancés de comparaison d'images et d'informations, des outils de simulation et de création de scénarios, des systèmes d'information géographique (SIG), des systèmes de modélisation d'impact et d'aide à la décision, ainsi que par des outils d'exploitation et CAD (Computer-Aided Dispatch) ;

- Agir sur la base d'une vue opérationnelle commune de la situation : transmettre les informations nécessaires aux autorités concernées, pour leur permettre d'établir des plans d'action efficaces.

La sécurité commence par la confidentialité des communications entre les forces de sécurité. EADS a conçu des solutions technologiques spécifiques permettant de protéger les systèmes de commandement et de contrôle de ses clients contre les intrusions. EADS a notamment acquis un savoir-faire inégalé dans la conception, l'intégration et le déploiement de systèmes radio sécurisés, de transmission sécurisée à haut débit et de messageries universelles.



Frégate "Nivôse" équipée d'un hélicoptère Panther (Eurocopter)

Le "Nivôse" dans le golfe d'Aden

La frégate "Nivôse" est le premier bâtiment militaire français à participer à l'opération Atalante, lancée le 8 décembre 2008, afin de lutter contre la piraterie au large des côtes de Somalie (golfe d'Aden et océan Indien).

Le "Nivôse" a reçu du commandement de Northwood la mission de patrouiller dans la zone centrale du golfe d'Aden. Le mercredi 10 décembre, en début d'après-midi, l'avion de patrouille maritime (PATMAR) "Atlantique 2", qui survole cette zone, repère un boutre, chargé d'un petit skiff et d'une vingtaine de personnes à son bord. Le commandant du "Nivôse" ordonne alors de se dérouter pour vérifier cette embarcation et son équipage. L'objectif fut de neutraliser les pirates éventuels.

VERS UN CASA DÉDIÉ À LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ?

Outre les architectures de systèmes, EADS, dans sa gamme de produits, dispose d'une panoplie de réponses possibles, de la voilure tournante (Panther...) en passant par les avions. Il s'agit de mettre en avant sa capacité d'intégrateur. En effet, dans le cadre de la lutte contre la piraterie, le système le plus compliqué, mais le plus efficace reste, selon les opérationnels, l'avion de patrouille maritime. Pas un Awacs qui reste "mono-menace", mais un avion complexe. Sur la

base d'un Casa, peu onéreux, EADS propose l'intégration de systèmes proches de ceux d'"Atlantique 2" vieillissant ou bien des Hawkeye, pour lui donner une capacité d'opérer au-dessus de la mer, sur terre, et avec des capacités de commandement, voire de renseignement (exploitation des signaux...).

Le Hawkeye, qui pourrait servir de modèle à EADS, est un avion radar plus petit et robuste qui peut agir à

partir de porte-avions. Il peut aussi soutenir les missions aériennes d'interception et d'assaut contre des objectifs navals et terrestres, et élaborer la situation tactique.

Enfin, il sert de relais d'informations et de données au sein du groupe aéronaval, et participe aux opérations spéciales de guidage de l'hélicoptère et du SAR (Search and Rescue) de combat. Comme il n'est pas armé, des chasseurs l'escortent en permanence.

DES RÉPONSES RÉGALIENNES POUR ÉVITER LES DÉRIVES

Le vice-amiral américain Gortney, qui dirige la Combined Maritime Forces Component, estimait récemment ne pas avoir les moyens d'assurer la protection des 20 000 navires transitant au large des côtes somaliennes. De nouvelles mesures de sécurité pourraient donc comporter l'intégration d'agents de sécurité privés à bord des navires, a indiqué l'adjoint de Gortney, le Commodore Winstanley. Ces déclarations ont relancé l'appétit des compagnies privées de sécurité, qui, ces dernières semaines, ont multiplié les actions de prospection auprès des armateurs. Selon une rumeur persistante en provenance de Londres, des assureurs maritimes ont proposé une réduction des primes des polices d'assurance en cas d'intégration de personnels de sécurité à bord des navires transitant au large des côtes somaliennes. Blackwater (qui s'est illustré en Irak), qui a récemment réaffirmé son intérêt pour ce type de missions, fait monter la pression en laissant entendre qu'il est en

discussion avec une dizaine d'armateurs. Le groupe américain propose un service d'escorte à partir du "McArthur", un ancien navire océanographique pouvant emporter trois vedettes rapides et deux hélicoptères OH-6, avec un équipage d'une quarantaine d'officiers de sécurité. Face aux réticences des experts maritimes, le groupe américain appuie sa communication sur l'usage de systèmes non létaux (laser et Long Range Acoustic Device). Une communication destinée à prouver qu'il n'y aura pas de dérives ! En effet, pour les professionnels de la mer, l'opposition formelle à la course aux armements est totale. L'International Maritime Bureau (IMB), soucieux de ne pas provoquer une escalade de la violence, maintient sa position sur le refus d'usage d'armes à bord de navires civils. Cette position est partagée en France par Anne-Sophie Avé, directrice générale des Armateurs de France, qui exclut l'emploi de privés. Une solution qu'elle juge «irresponsable», rappe-

lant notamment que les marins ne veulent pas être accompagnés de personnels armés. Elle estime que la sécurité des navires passe par le renforcement du mécanisme de contrôle naval volontaire, voire — à «l'extrême limite et de façon ponctuelle» — par la présence, à bord, d'équipes des commandos de marine, comme cela est le cas sur des navires du Programme alimentaire mondial (PAM). Selon elle, la sécurité en mer doit rester une compétence régaliennne, avec, au besoin, une participation financière des armateurs au maintien sur zone de bâtiments militaires. Côté français, il ne peut y avoir d'ambiguïté, estime le général Poncet, président de Prevention Risk Group (PRG), «au regard de la législation, il nous est impossible d'embarquer des personnels armés sur des navires civils battant pavillon français, le réaliser ou affirmer le faire en l'état actuel exposerait la société qui s'y aventurerait à des poursuites pénales», déclare-t-il.

LA VOILURE TOURNANTE : UN ÉLÉMENT CLÉ DE LUTTE

Les différents emplois de l'hélicoptère

1/ *La surveillance du trafic maritime, la détection et l'identification d'un bateau requièrent un appareil équipé d'une caméra thermique (FLIR), voire d'un radar.* Le même appareil peut éventuellement intervenir par opportunité en venant au secours de bateaux en difficulté et récupérer des personnes à la mer (Search And Rescue), pour ce faire, l'hélicoptère doit être équipé d'un treuil et d'un plongeur. Eurocopter propose le Panther et le NH90.

2/ *La couverture, l'utilisation de l'hélicoptère pour protéger une opération d'intervention sur un bateau suspect.* L'appareil envisageable peut être le Panther avec un canon de 20 mm en sabord, ce qui donne une puissance de feu à une distance raisonnable (600 à 1000 m) et une flexibilité d'emploi par la possibilité de voler en cercles autour du bateau ciblé pour assurer la

surveillance et la capacité de tir orbital, ou bien en effectuant un vol stationnaire pour surveiller, menacer la passerelle du bateau suspect avec le même armement ou du type tireur d'élite équipé de fusil 12,7 mm. Le personnel d'intervention peut être emmené au bateau suspect par un autre hélicoptère ayant une capacité de descente en rappel et/ou corde lisse et équipé d'un treuil pour la récupération (ou système grappe). Ce deuxième appareil peut être un autre Panther ou un NH90.

3/ Dans le cas d'une intervention au profit d'un bateau agressé, il convient d'intervenir rapidement et un appareil ayant une bonne vitesse de croisière, comme le Panther équipé et assez compact pour opérer à partir d'un bateau de taille moyenne (Frégate...), peut répondre à ce besoin.

En cas d'engagement contre un agresseur (pirates armés à bord), il peut être nécessaire d'engager la cible avant l'opération d'intervention

par des tirs à la poupe pour stopper le bateau et des tirs de réduction de l'armement. Dans ce cas, en plus du canon en sabord, l'hélicoptère peut recevoir un panier de roquettes, voire de missiles guidés légers (homme dans la boucle). L'arrivée prochaine de roquettes guidées par laser devrait aussi permettre de répondre à ce dernier cas d'utilisation.

La flexibilité d'emploi

L'hélicoptère apporte une flexibilité d'emploi grâce à sa capacité multi-rôle. Turbomeca Arriel 2C bénéficiant du système FADEC (Full Authority Digital Electronic Control). Ses principales missions sont la lutte antinavire et anti-sous-marine, la recherche et le sauvetage.

En attendant le NH90 navalisé, le Panther, au même titre que son concurrent italien, le Lynx, constitue une pièce essentielle dans les moyens opérationnels de lutte contre la piraterie.

VERS UNE PERMANENCE DE LA MENACE MARITIME

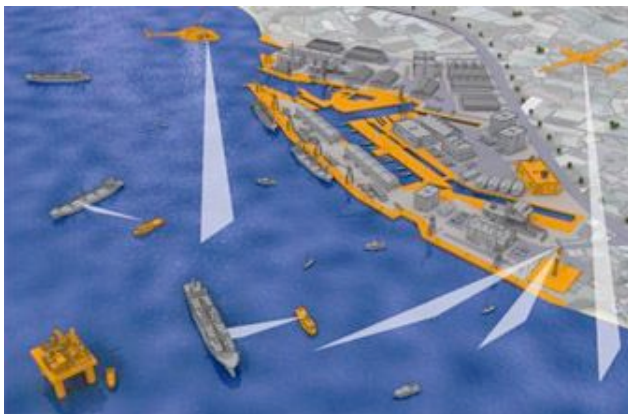
La Commission de la défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale s'est penchée sur la piraterie en autorisant la publication du rapport de Christian Ménard sur la question, «Pour une réponse globale à la piraterie maritime». 90 % des échanges inter-régionaux passent par la voie maritime. Depuis quelques années, la France tente de se doter d'une réelle politique maritime, dont le point d'orgue à court terme sera le "Grenelle de la mer". La menace en mer tend à se généraliser, notamment dans les zones de non-droit, comme la Somalie. Elle tend aussi à devenir permanente, obligeant les Etats à une prévention de tous les instants.

EADS, tout en continuant à optimiser ses solutions clés en main pour la sécurité maritime civile et militaire, sait que l'insécurité en mer ira en se

complexifiant. L'industriel, dans sa recherche, pense déjà aux réponses de demain en étudiant notamment les modes d'actions des pirates et surtout en décryptant les doctrines maritimes des puissances mondiales, comme les Etats-Unis et la Russie. Ces deux pays, malgré des perceptions différentes, se rejoignent pour admettre que l'avenir n'est pas à la sécurité du transport aérien. C'est bien la vulnérabilité de la mer, avec un risque de "terrorisme maritime" accru.

EADS, sans se focaliser sur cette vulnérabilité, affine son approche globale. Le groupe consolidera son expérience acquise, notamment en Allemagne (surveillance des zones côtières de la mer du Nord), au Portugal (Système de gestion du trafic maritime côtier), en Estonie (surveillance côtière), en Afrique du Sud (système de gestion du trafic maritime côtier), aux Etats-Unis.

De plus en plus, EADS répondra aux besoins grâce à des solutions intégrées. C'est tout l'intérêt de la ligne "Global Security". Les menaces pesant sur la Sécurité nationale sont un phénomène de plus en plus global. L'accroissement des échanges internationaux et des communications augmente l'impact potentiel d'un désastre sur les Nations et leurs gouvernements. Assurer la sécurité des frontières, des zones urbaines et des infrastructures critiques, telles que les centres de données ou les centrales électriques, est devenu un véritable enjeu pris en compte par EADS DS. La mission des équipes de "Global Security" est d'aider ses clients à faire face aux nouveaux enjeux de Sécurité nationale, grâce à des solutions et des services intégrés, leur permettant de minimiser l'exposition au risque.



DES PIRATES QUI S'AGUERRISSENT

Les pirates somaliens ne semblent pas perturbés par le fait que des convois de navires soient protégés par des escortes militaires, privées ou non. Pour preuve, il y a une dizaine de jours, une bande de pirates a abordé un navire inséré dans un convoi, censé être protégé par des navires allemand, grec et indien. L'opération s'est déroulée en plein jour et les pirates, une fois à bord du navire, ont quitté le convoi pour amener le bateau prisonnier en port somalien. La réalité est qu'il est difficile et coûteux, pour les navires

assurant la protection de navires marchands, d'assurer une permanence d'hélicoptères en vol, seul moyen efficace de surveiller l'ensemble d'un convoi. Selon un observateur, les pirates sont dans de petites embarcations et épient en permanence les convois. Dès qu'ils repèrent un navire moins protégé, ils l'arraisonnent. Par ailleurs, si des agents de sécurité privés sont parfois payés par des armateurs pour assurer la sécurité de navires au large de la Somalie, ils ne sont pas souvent lourdement armés (armes de

poing...), n'ayant pas nécessairement les autorisations de port d'armes. Ainsi, «il faut être débrouillard et faire preuve d'originalité», confie un agent de retour de mission : cocktails molotov, Taser ou arbalète... L'agent dresse lui-même son budget en fonction du bâtiment. Dur d'assurer une protection efficace dans ces conditions artisanales, quand on sait que les pirates peuvent être armés de kalachnikovs, voire de RPG...

Du coup, les risques de dérive des agents privés vers des actes de guerre sont grands.