

Géopolitique de la mondialisation maritime. La thalassocratie criminelle, acteur démasqué ?

dimanche 16 juin 2019, par [Florian MANET](#), [Pierre VERLUISE](#)

Citer cet article / To cite this version :

[Florian MANET](#), [Pierre VERLUISE](#), **Géopolitique de la mondialisation maritime. La thalassocratie criminelle, acteur démasqué ?**, *Diploweb.com : la revue géopolitique*, 16 juin 2019.

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser un "pourboire" (tip) à votre convenance via le site <https://fr.tipeee.com/diploweb> . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.

Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

Dans le contexte de la mondialisation, comment l'océan peut-il devenir chaque jour davantage théâtre d'opérations criminelles et même vecteur du crime ? Quelles sont les caractéristiques majeures de la criminalité maritime ? Comment et pourquoi une thalassocratie criminelle émerge-t-elle ? Les moyens pour contrer la criminalité maritime sont-ils à la hauteur des enjeux ? Sinon, pourquoi ? Quelle est la part de l'ignorance, de l'incapacité et de la complicité ? Voici quelques-unes des questions posées au colonel Florian Manet l'auteur de "Le crime en bleu. Essai de thalassopolitique", ed. Nuvis. Propos recueillis par Pierre Verluise, Fondateur du *Diploweb.com*.

Pierre Verluise (P. V) : Dans le contexte de la mondialisation, comment l'océan peut-il devenir chaque jour davantage théâtre d'opérations criminelles et même vecteur du crime ?

Florian Manet (F. M.) : Nos sociétés et nos économies sont intrinsèquement [tributaires du fait maritime](#) à tel point que l'on ne peut envisager de développement sans un recours à un moment donné à un vecteur maritime ou à l'espace océanique. Un rapide survol de cette inexorable dépendance suggérera en creux des enjeux de sûreté posés par le phénomène de maritimisation.

Ainsi, la terre est ... bleue avec 70% de la surface du globe recouverte par la mer soit 360 millions de km². La mer devient un cadre de vie pour 60 % de la population mondiale qui réside dans la frange littorale des 15 kilomètres. Nombre de grandes agglomérations sont situées en zone littorale comme Marseille, Shanghai, Bombay, Buenos Aires, Dakar, Sydney... ce qui atteste du rôle de catalyseur joué par l'économie bleue. D'ailleurs, les littoraux sont devenus progressivement des espaces aménagés à des fins de commerce. Ces environnements naturels fragiles se sont au fur et à mesure « artificialisés » par la construction d'équipements portuaires avec des extensions conquises sur la mer. [Le port maritime de Rotterdam, situé au 1er rang européen](#) mais 8^{ème} mondial, est symbolique : de nouveaux terminaux pétroliers comme conteneurs sont implantés au large de l'estuaire de la Meuse afin d'accueillir les nouveaux mastodontes des mers qui transportent 300 000 tonnes de brut ou quelques 20 000 conteneurs soit l'équivalent ferroviaire de 150 kilomètres. 90 % de nos approvisionnements en matières premières comme en biens manufacturés empruntent la voie maritime tandis que 99 % de nos informations (internet, ordre financiers..) se diffusent à travers le monde par des câbles sous-marins.

L'économie bleue contribue à l'alimentation d'une part croissante de la population mondiale qui trouve dans les produits de la mer les protéines nécessaires à sa subsistance. Selon l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, 7 milliards de personnes dépendront, dans 20 ans, de l'océan pour leur principale source de nourriture alors qu'en 50 ans, la consommation mondiale apparente de poisson a doublé pour atteindre 19 kilogrammes par personne et par an. Facteur de croissance, la pêche et l'aquaculture font vivre 10 à 12 % de la population mondiale. [La croissance démographique mondiale](#) engendre de vives tensions environnementales et alimentaires. Comment alors concilier croissance démographique, exploitation des ressources halieutiques, co-existence des activités terrestres comme maritimes,... et tout ceci dans un environnement globalisé ? Ces conflits d'usage locaux ou régionaux ne doivent pas faire oublier la globalisation de la préservation de l'environnement.

Les espaces océaniques constituent un eldorado de [matières premières fondamentales](#) au développement économique de l'humanité alors que 90% des fonds marins restent à explorer. Outre [les hydrocarbures](#) dont 30 % des ressources mondiales estimées gisent au fond des océans ou encore les terres rares, la pression exercée sur les ressources sous-marines soulève la question de l'augmentation de la population et du partage des ressources. D'autant plus que les pays développés représentant 20 % de la population consomment 80 % des ressources. Quid demain avec l'émergence de pays fortement peuplés affichant de grands besoins de développement ? Une révolution énergétique ayant pour cadre les océans offre des promesses de développement perçues comme très alléchantes. Affichant la volonté de décarboner sa production, l'énergie consommée à terre repose sur les potentialités des énergies marines renouvelables (EMR) d'origine hydrolienne, houlomotrice, éolienne ou thermique... Ceci pose les enjeux de la co-activité des activités humaines sur un espace de liberté, la mer, vaste mais partagé avec de multiples exploitants, tous soumis à des contraintes majeures de sécurité.

Cette [maritimisation](#) galopante ne doit pas dissimuler les spécificités d'un milieu particulièrement exigeant où l'aléa climatique comme le risque physique lié à la navigation maritime l'emportent systématiquement sur la volonté humaine. L'expédition maritime demeure une « grosse aventure »... même au XXI^{ème} siècle. Les épisodes tragiques du talonnage d'un navire à passagers comme le Costa Concordia sur les côtes italiennes illustrent les limites d'un *business model* centré sur le client et non sur le milieu. Ils disent aussi les limites du pouvoir humain confronté à la force des éléments naturels et au gigantisme de ses propres constructions navales.

Ainsi, en écho aux propos du célèbre géographe portuaire, André Vigarié, qui énonce qu'« Il faut avoir présent à l'esprit que la maritimisation du monde est un phénomène irréversible et croissant ; les nations se tournent de plus en plus vers la mer ; elles développent sans cesse leurs intérêts ». La criminalité organisée contemporaine s'inscrit totalement dans cette logique de développement. Avidée de gain et d'influence, elle ne peut se détourner durablement des capacités jugées infinies qu'offrent les espaces océaniques comme les vecteurs maritimes, du simple bateau pneumatique hors bord au super tanker sans oublier les diverses flottilles de pêche côtière comme hauturière.

P. V. : Quelles sont les caractéristiques majeures de la criminalité maritime ?

F. M. : Perçue comme confidentielle, [la criminalité maritime pâtit d'un déficit conceptuel](#), ce qui explique le chiffre noir qui l'entoure. Usuellement, la lutte contre la délinquance est appréhendée de manière géo-centrée même si, notamment, en matière de stupéfiants, des perspectives océaniques ouvrent régulièrement les enquêtes judiciaires sur les vecteurs maritimes. Or, le maritime embrasse la criminalité dans une perspective spatiale des plus ouvertes : il invite à un regard global, à la fois au sens de la mondialisation mais aussi dans une logique d'une filière entière, du producteur au consommateur.

Cette approche est renforcée par l'absence d'indicateurs statistiques propres à la délinquance maritime. Les principes méthodologiques ont été élaborés pour des espaces terrestres, finis et circonscrits à des compétences territoriales des services d'enquête et des tribunaux. Or, dans le domaine maritime, les sources d'erreurs peuvent être importantes du fait de la spécificité du milieu maritime et portuaire qui impose un changement d'échelle radical. Il confronte l'analyste à l'immensité océanique, au gigantisme de la construction navale comme à ceux des

flux de fret diffusés par voie maritime. De plus, une organisation administrative particulière caractérise l'entreprise maritime. La multiplicité d'intervenants, bien souvent internationaux, rend difficile l'identification des responsabilités au sein de la *supply chain* et de l'expédition maritime : *shipowner*, armateur, fréteur, affréteur, consignataires, investisseurs, institutions bancaires, compagnies d'assurance, acteurs étatiques (gendarmerie maritime, marine nationale, douanes, affaires maritimes,...). Cette opacification organisationnelle se trouve accrue par les changements de propriétaires de la coque ou du fret sans compter les changements d'immatriculation sous des pavillons pouvant être exotiques. Ces processus maritimes démultiplient les possibilités classiques observées à terre.

Enfin, les spécificités de l'aventure maritime conjuguées à l'internationalisation des liaisons maritimes ont généré un cadre légal singulier : le droit de la mer. Longtemps immuable, cette branche du droit public international a été progressivement codifiée au fil des siècles jusqu'à obtenir un (relatif) consensus international au travers d'une constitution de la mer : la convention des Nations unies du droit de la mer (CNUDM) signée à Montégo Bay, en Jamaïque, le 5 juin 1982. Son champ d'application couvre l'ensemble de l'espace marin et de ses utilisations. Les enseignements majeurs sont, d'une part, la territorialisation de l'espace océanique en reconnaissant la ligne des douze miles nautiques [1] comme délimitation des eaux territoriales de l'État côtier et, d'autre part, le pavillon arboré par les navires. Corrélativement, les notions de « passage inoffensif [2] » dans la mer territoriale ou de « passage en transit » dans les détroits servant à la navigation internationale concrétisent le principe immuable de la liberté de navigation. L'essentiel de la compétence en matière de souveraineté contre une menace humaine malveillante, autre qu'environnementale, est comprise entre 0 et 12 miles nautiques. L'action douanière est élargie à la zone contiguë, entre 12 et 24 nautiques.

Néanmoins, des traits propres qualifient la criminalité maritime.

Tout d'abord, la manifestation de la criminalité maritime a un impact durable et irréversible sur l'écosystème terrestre. Ainsi, la pollution maritime générée par l'avarie du roulier *Grande America*, le 15 mars 2019, a menacé de souiller les côtes charentaises pourtant distantes de 350 km. Il produira des effets jusqu'à épuisement des produits contenus dans l'épave. La surpêche épuise la ressource halieutique, compromettant le renouvellement des stocks, affectant les équilibres nourriciers et financiers pour les acteurs locaux. Le degré de maritimisation des sociétés détermine l'intensité de l'effet d'amplification sur l'écosystème terrestre. Ainsi, en juin 2017, le rançongiciel Petya a contraint à une reprise manuelle des terminaux portuaires opérés par Maersk dans 76 pays, provoquant une désorganisation majeure de l'économie mondiale. De même, les aléas climatiques ou techniques génèrent des modifications des plans de continuité d'activité préjudiciables aux économies en flux tendus, tributaires d'importation par voie maritime. Dans ce village global tributaire de la maritimisation des économies comme des modes de vie, le frémissement observé sur un espace peut avoir des conséquences majeures ailleurs.

En outre, cette criminalité est connectée avec la délinquance terrestre à tel point qu'elle pourrait être considérée comme une clé de compréhension de la criminalité territoriale. L'homme ne peut élire durablement domicile en mer : la terre demeure, ainsi, un refuge pour les gens de mer qui y trouvent leur commanditaire ou leur consommateur. C'est, d'ailleurs, la finalité de l'expédition maritime pour les passagers comme pour le fret. C'est aussi l'espace de

valorisation du profit tiré de l'exploitation de la mer (ressources halieutiques ou matières fossiles). Enfin, il s'agit du lieu de ressourcement des membres d'équipage comme celui de la maintenance des machines. Les bénéfices de cette entreprise de capital-risque sont majoritairement ré-investis à terre dans des placements moins risqués : « la sécurisation du gain et son exportation hors du système de risques qui l'a généré » comme l'exprime Yan Giron [3].



Florian Manet

Florian Manet auteur de "Le crime en bleu. Essai de thalassopolitique", ed. Nuvis
Manet/Diploweb

P. V. : Comment et pourquoi une thalassocratie criminelle émerge-t-elle ?

F. M. : Le conseil de [l'Union européenne](#) a défini, le 21 décembre 1998, l'incrimination de participation à une organisation criminelle comme « l'association structurée, de plus de 2 personnes, établie dans le temps, et agissant de façon concertée en vue de commettre des infractions punissables d'une peine privative de liberté (...), que ces infractions constituent une fin en soi ou un moyen pour obtenir des avantages patrimoniaux et, le cas échéant, influencer indûment le fonctionnement d'autorités publiques ». Appliquons la à l'écosystème maritime. Des structures criminelles transnationales sont tributaires du vecteur ou de l'espace maritime pour assouvir leur volonté de puissance. Elles agissent telles des hydres polymorphes : elles s'ancrent sur des territoires distants, souvent localisés dans des continents différents, qu'elles relient par la voie maritime en optant pour le vecteur le plus adapté. C'est le concept de thalassocratie criminelle, nouvel acteur masqué des relations internationales contemporaines. Les spécificités du transport maritime attisent l'intérêt d'organisations criminelles qui se muent en thalassocratie criminelle. Avec lucidité, elles en ont pressenties l'effet démultiplicateur : un voilier transporte aisément une tonne de cocaïne, un conteneur emporte 4 véhicules volés, etc. Les biens extraits des mers, produits de la mer comme hydrocarbures et autres terres rares assurent des revenus substantiels car intégrés dans une économie de la rareté. De fait, elle affiche un très haut niveau d'organisation, articulée en de multiples filiales cloisonnées entre elles et spécialisées chacune sur une tâche. Cette stratégie de développement géographique comme fonctionnel s'inscrit naturellement dans un cadre

international et recherche à asseoir son influence en s'emparant de marchés terrestres.

Ainsi, l'exemple des trafics de véhicules illustre les capacités de la thalassocratie criminelle et de ses connexions terrestres. Les zones de prédation, largement approvisionnées, sont, pour le cas français, principalement situées sur la plaque parisienne ou dans les grandes agglomérations comme Lille, Lyon ou Marseille. Ces métropoles disposent d'une main d'œuvre criminelle disponible pour acquérir frauduleusement ces biens de consommation. Puis, un flux logistique convoie ces biens dérobés, souvent maquillés et camouflés dans des conteneurs, vers un port fluvial ou maritime à destination des zones de revente identifiées au Maghreb, dans des pays d'Afrique noire ou du Proche-Orient. Arrivée à destination, ces véhicules volés en Europe sont recyclés dans une vaste zone de revente. Sans aborder le volet blanchiment de ces opérations, il apparaît une organisation fonctionnelle cloisonnée ainsi qu'une organisation géographique sectorisée.

D'autres illustrations auraient pu être convoquées au travers du narco-trafic ou de la pêche illégale.

P. V. : En quoi la criminalité maritime est-elle un exemple d'une économie criminelle intégrée à l'économie réelle et de l'hybridation du crime ?

F. M. : [La « croissance bleue » qui caractérise notre économie](#) s'appuie sur les qualités propres au transport maritime : massification d'un fret bien souvent standardisé, faible coût du transport maritime, interconnexion multimodale et nodalité portuaire au sein de la *supply chain*, caractère déclaratif des manifestes autorisant la circulation des biens. Dans ce contexte, l'économie criminelle démultiplie ses capacités malveillantes en agissant grâce au vecteur maritime ou sur l'immensité maritime où la pression étatique ne met guère en péril ses velléités. A titre d'illustration, la thalassocratie criminelle dissimule ses activités dans les 9 milliards de tonnes transportés chaque année sur les océans, un volume qui a doublé en 20 ans. Comment garantir l'intégrité des 210 000 conteneurs manutentionnés chaque jour en Europe ?

Le développement de l'activité criminelle génère des convergences d'intérêt entre organisations licites et illicites qui finissent par échanger des savoir-faire et des compétences. Les frontières entre légal/ illégal, État/ privé et civil/ militaire s'atténuent, banalisant davantage les menaces criminelles. Ce mélange opportuniste est qualifié d'hybridation criminelle. Il s'exprime de multiples manières.

D'une façon restrictive, Alain Bauer considère que l'hybridation « entre opérateurs politiques et organisations criminelles » est le croisement d'une criminalité politique et d'une criminalité de profit. Ceci s'illustre par la piraterie maritime ou le brigandage dans les eaux territoriales où la motivation financière peut se muer en finalité politique.

Par différence, Xavier Rauffer se montre plus ouvert dans la compréhension du phénomène. [L'hybride](#) serait un « individu ou un groupe évoluant entre banditisme et terrorisme », « un terroriste qui tourne gangster après avoir perdu ses illusions ou son fanatisme »... Cette réalité trouve à s'appliquer dans la criminalité maritime où il est observé, dans une certaine mesure, des rapprochements entre les différents réseaux et entre opérateurs licites et illicites. Certains savoir-faire ou la détention de vecteurs maritimes peuvent alimenter ou faciliter plusieurs trafics. Ainsi, des navires de pêche peuvent être, notamment, utilisés pour convoier des

produits illicites (drogue, armes, ...) ou sous le coup d'un embargo (hydrocarbures, produits à usage dual). Sans oublier des agissements en relation avec une entreprise terroriste. Le patron pêcheur dévoie sa pratique professionnelle en se livrant à de la pêche, sur des gisements fermés, au-delà des quotas ou des tailles autorisées de capture, employant une main d'œuvre non déclarée et blanchissant *in fine* le produit de ses campagnes. En outre, l'actualité a démontré que l'activité maritime peut contribuer à financer [le terrorisme](#). Ainsi, des volumes importants d'hydrocarbures ont été frauduleusement soustraits aux installations de raffineries libyennes et évacuées par des navires de pêche détournés de leur usage. En haute mer, des transbordements de navire à navire reconditionnent ce fret pétrolier dans des tankers affrétés par des organisations criminelles. Cette opération maritime complexe illustre la maîtrise de savoir-faire techniques et organisationnels particulièrement pointus. Elle dénote aussi la détermination d'opérateurs illicites qui légalisent par ce truchement le vol et le recel d'un produit au transport réglementé et à haute valeur. Dès lors, ces hydrocarbures réintègrent un circuit légal qui, après une halte technique sicilienne, finit dans des stations services d'Europe du Sud. Négociés à bas prix, ces produits pétroliers échappent à toutes impositions fiscales et sociales, permettant ainsi de dégager des bénéfices exceptionnels au profit d'organisations criminelles ou terroristes.

P. V. : Quelles sont [les failles de la sécurité et de la sûreté maritimes et portuaires](#) ?

F. M. : Selon P. Polère [4], la **sécurité maritime** ou *safety* peut être comprise comme « la prise en charge des risques d'origine naturelle ou provoqués par la navigation maritime ». Par nature, le risque maritime repose sur deux éléments fondamentaux, le feu et l'eau. Il convient de rajouter les dangers liés à la navigation maritime : les heurts avec des éléments naturels (talonnage d'un haut fond, tempête, ...) ou avec d'autres navires ou des éléments à la dérive (tronc d'arbre, conteneurs,...). L'histoire de la navigation maritime recèle d'exemples d'avarie, d'événement ou fortune de mer. Évoquons le navire à passagers, Titanic, dont le choc avec un bloc de glace a généré une voie d'eau fatale. L'Amoco Cadiz, ce pétrolier affichant le pavillon Libéria, fait naufrage le 16 mars 1974 sur les récifs de Men Goulven en face du village de Portsall (29), libérant 227 000 tonnes de pétrole brut. Une avarie de gouvernail au large de Ouessant dans des conditions météorologiques défavorables rend ce pétrolier non-manoeuvrable et les assistances portées à ce navire en détresse inopérantes. La réglementation maritime internationale s'est, ainsi, enrichie au fur et à mesure, imposant des normes de sécurité et de sûreté. Ainsi, la convention SOLAS (*Safety Of Life At Sea*) dédiée à la préservation de la vie humaine en mer définit, par exemple, les équipements de sauvetage à bord par navires marchands. Des doubles coques équipent désormais les pétroliers. La sécurité de la navigation est garantie par le système d'identification automatique (AIS) armant les navires d'un certain tonnage. La construction navale et les installations de sécurité maritime à terre bénéficient de progrès technologiques considérables et d'une coordination internationale renforcée. Multiplication des vecteurs, gigantisme de la construction navale et avènement annoncé du navire autonome, tels sont les enjeux de demain posés par la maritimisation en matière de sécurité maritime. Les perspectives terribles de scénarii de secours maritime de grande ampleur de grandes unités, en haute mer, invitent l'homme à une stricte humilité. De même, la marétique, néologisme désignant le cyber maritime, illustre la traduction en matière de sécurité d'un acte de malveillance. En effet, un navire contemporain est tel un site industriel tributaire de SCADA [5] pour la propulsion, la navigation et la gestion des servitudes. L'insertion d'un *malware* depuis la terre peut trouver à s'opérer en mer, faisant perdre à l'équipage le contrôle de fonctionnalités essentielles à la bonne navigation. La

marétique introduit une double révolution : loin d'être perçu comme un refuge pour les gens de mer, la terre devient source de danger. Par ailleurs, elle introduit une stratégie du faible au fort renversé : des cyberpirates investissant quelques centaines d'euros sont en mesure de causer des préjudices s'élevant à plusieurs centaines de millions d'euros.

La **sûreté maritime** ou *security* impacte depuis peu l'écosystème maritime. Autant les problématiques de sécurité ont été prises en compte dès le début de la navigation, autant celle relevant de la sûreté ont pâti d'une prise de conscience tardive : il faut attendre le détournement du navire à passagers Achille Lauro détourné en 1982 par un groupe terroriste palestinien. L'Organisation Maritime Internationale adopte des résolutions portant des mesures visant à prévenir les actes illicites contre la sécurité de la navigation. Après la convention de Rome dite SUA (*Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Navigation*) en 1988, le code ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) applique à l'environnement maritime et portuaire les conséquences des attentats du 11 septembre 2001. Ainsi, la sûreté maritime est « la combinaison des mesures préventives visant à protéger le transport maritime et les installations portuaires contre les menaces d'actions illicites intentionnelles » selon le règlement européen 725-2004 reprenant le code ISPS. La traduction concrète de ces dispositions internationales est la définition d'une architecture globale de sûreté du navire et du port maritime par la désignation, par exemple, d'agent de sûreté à bord de chaque navire, d'agent de sûreté d'installations portuaires, le tout coordonné au sein de plans de sûreté portuaire.

P. V. : Les moyens pour contrer la criminalité maritime sont ils à la hauteur des enjeux ? Sinon, pourquoi ? Quelle est la part de l'ignorance, de l'incapacité et de la complicité ?

F. M. : La criminalité maritime souffre véritablement d'un défaut de prise en considération globale. D'ailleurs, elle est rarement un champ de recherche universitaire. Son étude se trouve segmentée par le prisme d'acteurs spécialisés comme la Marine nationale, la construction navale, les Affaires maritimes, les Douanes... Elle se résume à des images symboliques telles la piraterie ou le narco-trafic. Certes, la tâche est loin d'être aisée. [Le maritime, c'est le gigantisme](#), la démesure, les mégadonnées, l'international. C'est un objet insaisissable car loin et perdu au milieu de l'immensité océanique. Cette menace est elle-même hybride : ce n'est pas la conflictualité interétatique, ce n'est pas la vie normale ; c'est un trait d'union entre trois milieux, terre, mer et cyber. C'est un entre deux discret qui ne dit pas son nom. Elle s'insère dans les failles des organisations humaines, dans les interstices de *supply-chains* globalisés et dans [les contradictions des relations internationales](#).

Lutter contre la criminalité maritime invite, en conséquence, à embrasser les équilibres sécuritaires au sein des [États](#) mais aussi entre [États](#) avec une approche renouvelée. Au delà de la seule géopolitique, approfondissons la thalassopolitique ! Certes ce néologisme peut apparaître comme « inutile et prétentieux » prévient Julien Freund dans la postface du magistral "Terre et mer", essai du politologue allemand, Carl Schmitt, publié en 1942. Mais, poursuit il « il me paraît simplement commode par sa concision pour remettre en cause certaines conceptions de la géopolitique, qui privilégient les phénomènes telluriques par rapport aux phénomènes maritimes ».

Il s'agit, aussi, de reconnaître l'impact sur la sécurité globale d'acteurs géopolitiques

anonymes relevant d'une appellation générique, la criminalité organisée. Une convergence des logiques analytiques et opérationnelles de l'écosystème « défense nationale » et « sécurité intérieure » s'impose comme une voie de progrès inéluctable tout comme la meilleure prise en compte de la thalassopolitique et des mécanismes de la logistique internationale. La fertilisation croisée de l'*intelligence* entre administratif/ criminel et national/ international en est un préalable.

Copyright Juin 2019-Manet/Diploweb.com

Plus

. Florian Manet, "*Le crime en bleu. Essai de thalassopolitique*", Préfaces du général d'armée Richard Lizurey et de l'amiral Christophe Prazuck, ed. Nuvis. [Sur Amazon](#)

Et si les terroristes préparaient un Bataclan sur mer ? Cette perspective redoutable illustre l'actualité des menaces maritimes pesant sur nos économies globalisées, plus que jamais tributaires de la maritimisation des échanges et de nos modes de vie. Terrorisme, piraterie, cybercrime, trafic organisé d'êtres humains, narco trafic international, trafic illicite de déchets, d'armes ou encore de biens contrefaits, fraudes, pêche illégale, pollution expriment les multiples facettes d'une activité criminelle organisée transnationale qui met en risque les équilibres socio-économiques et géopolitiques, jusqu'au cœur des territoires. L'auteur souligne dans ce livre l'importance des enjeux attachés à la lutte contre cette « thalassocratie criminelle » qui prospère dans les mécanismes spécifiques de l'écosystème maritime. Acteur économique et géopolitique à part entière, la criminalité organisée exploite insidieusement les lacunes du droit international de la mer et démultiplie ainsi sa capacité de déstabilisation des territoires. La police judiciaire maritime et portuaire est à la fois un outil de souveraineté sur les eaux territoriales et un levier de performance et d'anticipation en sécurité intérieure. Pour mieux lutter contre la criminalité organisée, l'auteur invite à une convergence des stratégies de défense et de sécurité intérieure ainsi qu'à une meilleure synergie internationale.

[Se procurer sur Amazon le livre de Florian Manet, "*Le crime en bleu. Essai de thalassopolitique*", Préfaces du général d'armée Richard Lizurey et de l'amiral Christophe Prazuck, ed. Nuvis.](#)

. Voir aussi [Yan Giron, "*Les espaces maritimes, lieux d'une mondialisation... criminelle hybride ?*" sur *Diploweb.com*](#) et [Florian Manet, *Thalassopolitique des fonds marins, théâtre d'une nouvelle conflictualité inter-étatique ?*](#)

P.-S.

Colonel de gendarmerie, Florian Manet commande un service régional de police judiciaire. Ancien élève de l'École Spéciale Militaire de Saint Cyr, diplômé de l'École de Guerre, ancien auditeur de l'IHEDN, cet officier a commandé des unités opérationnelles en métropole, en outre-mer comme en opérations extérieures. Il publie de nombreux articles sur les

problématiques de sécurité. Il est l'auteur de "Le crime en bleu. Essai de thalassopolitique", Préfaces du général d'armée Richard Lizurey et de l'amiral Christophe Prazuck ed. Nuvis.

Notes

[1] Un mile nautique correspond à 1.852 kilomètres. 12 miles nautiques équivaut à 19 kilomètres, 200 miles à 370 kilomètres.

[2] Article 19 de la CNUDM

[3] Ibid. Yan Giron, "Précis de puissance maritime", édition LR 21, 2018

[4] In « sûreté maritime : bilan et perspectives du code ISPS », DMF 2006, p 66.

[5] Supervisory Control and Data Acquisition est un système de télégestion permettant de traiter un grand nombre de télémessures et de contrôler à distance des installations techniques.