

INTERVIEW

Hugues EUDELINÉ

*Docteur en Histoire et consultant
international*

Par Claire Courtin

WERRA

Février 2021

Hugues Eudeline, breveté de l'École supérieure de guerre navale et de l'US Naval War College et docteur en histoire, fut capitaine de vaisseau puis se tourna vers l'industrie de haute technologie. Consultant international, il est membre correspondant de l'Académie royale de marine suédoise et vice-président de l'Institut Géopolitique et Culturel Jacques Cartier. Il a écrit plusieurs ouvrages, dont **"Le dossier noir du terrorisme : la guerre moderne selon Sun Tzu"**.

Pouvez-vous donner une définition du terrorisme maritime et de ses moyens ?

H.E : Pour moi, le terrorisme est une forme particulièrement efficace de la guerre et non un simple moyen d'action comme le présentent certains. Il s'inscrit dans le temps long. C'est l'entente, la préparation, le financement, la désinformation, les menaces ou actes de violence destinés à déstabiliser durablement l'opinion publique pour contraindre un pouvoir et atteindre des objectifs politiques. Il est maritime lorsqu'il est mené sur l'ensemble du domaine maritime dont la plus grande partie est soumise à la liberté de navigation et dont l'ensemble est soumis à la loi de la mer (Convention de Montego Bay).

Les moyens et les techniques du terrorisme maritime sont les mêmes que ceux utilisés habituellement en mer pour d'autres activités. Ils vont des petites embarcations jusqu'aux navires de gros tonnage en passant par les moyens subaquatiques (mines, sous-marins, plongeurs) et les engins volants (missiles, drones...). Les navires sont utilisés comme des moyens logistiques du terrorisme, des vecteurs de destruction ou des armes. Ils peuvent l'être contre :

- des objectifs maritimes (paquebots, ferries, flux énergétiques)
- des infrastructures portuaires, de terminaux d'hydrocarbures ou de canaux (Suez, Panama, Houston...).
- des villes côtières
- des bâtiments de guerre (de préférence à haute valeur symbolique comme les porte-avions nucléaires, tout à la fois base aérienne, centrale nucléaire et dépôt de munitions.)

Quelles sont aujourd'hui les principales menaces pour la marine française ?

H.E : La Marine nationale est présente partout où la France a des intérêts, c'est-à-dire sur toutes les mers du globe. Plusieurs théâtres sont cependant particulièrement chauds : le théâtre indopacifique en raison des volontés expansionnistes de la Chine (le SNA Émeraude y patrouillait récemment; le porte-avions Charles de Gaulle doit y aller prochainement ainsi que les bâtiments du Groupe École des officiers de Marine dans le cadre de la mission Jeanne d'Arc) ; le golfe de Guinée où sévit une piraterie particulièrement active ; la Méditerranée orientale où la Turquie menace la ZEE grecque et transporte des armes et des mercenaires vers la Libye ; l'Atlantique Nord et la mer du Nord où les intrusions navales et aériennes russes sont d'un niveau équivalent à ce qu'elles étaient pendant la Guerre froide... Le dossier d'information Marine 2019 présentait ainsi la géopolitique maritime : Un monde maritime en mutation.

Vierge de tout obstacle naturel, à l'inverse de la terre, la mer est l'un des derniers espaces de manœuvre « libres » et accessibles, pour qui se donne les moyens d'en maîtriser l'usage. Si cette grande liberté a permis une formidable expansion du transport maritime de marchandises au cours des trente dernières années, elle rend l'espace marin très difficile à contrôler et à sécuriser. La densité du trafic maritime représente ainsi un risque sur certaines routes : le détroit du Pas de Calais, deuxième plus dense au monde et large de 16 milles nautiques seulement, voit passer chaque jour entre 700 et 800 navires.

Quelle est la technologie maritime qui vous a le plus marqué lors de votre service au sein de la Marine nationale ?

H.E : Il s'agit de la propulsion nucléaire à bord des sous-marins qui leur permet de disposer d'une énergie « quasiment illimitée » et d'intervenir partout dans le monde sans autre ravitaillement que pour les vivres. C'est bien ce que démontre le SNA Émeraude qui a longuement navigué dans l'océan Pacifique alors que son port de base est Toulon. Cette énergie permet en particulier de dessaler l'eau de mer et d'en faire l'électrolyse pour produire l'oxygène qui est ensuite respiré par l'équipage. Le SNA est totalement anaérobie. Au mode de propulsion, il faut ajouter de nouveaux types de sonars dont ceux dotés d'antennes linéaires remorquées permettant la détection de signaux acoustiques en très basse fréquence (ETBF), une avancée majeure dans la lutte sous la mer pendant la guerre froide.

Les Tigres Tamoul ont usé d'un arsenal de modes d'actions et d'armements au Sri Lanka de 1976 à 2009. En quoi ont-ils marqué une étape majeure dans le terrorisme maritime ?

H.E : Le LTTE (Liberation Tigers of Tamil Eelam) est sans conteste possible le mouvement terroriste de référence en matière d'ingéniosité tactique et technologique. Il a su mettre en place un processus d'analyse du retour d'expérience très élaboré et a développé les modes d'action qui convenaient à ses besoins.

Contrairement aux autres mouvements, il a cherché à développer ses finances dès sa création pour pouvoir mener cette politique d'innovation technologique. Pour cela, encore une fois à contre-courant des autres organisations violentes, il a courtisé l'Occident en se présentant comme le parti de la paix et des opprimés et en se faisant représenter par de véritables légations ayant un statut quasi officiel et une forte visibilité. Il a créé un réseau de collecte de fonds digne des plus grandes mafias pour financer son effort de guerre. En parallèle à son activité de séduction de populations d'Europe et d'Amérique, il pratique une politique de coercition flexible sur la grande diaspora qu'il a organisée ainsi que sur ses propres « citoyens ». L'organisation de sa logistique est brillante et probablement inégalée. Il a su créer tous les instruments nécessaires à sa victoire... mais qui n'ont cependant pas été suffisants face à une coalition d'États disposant de moyens de haute technologie.

Dans quelle zone la piraterie maritime sévit elle le plus aujourd'hui et comment lutter contre ?

H.E : C'est dans le golfe de Guinée que la piraterie a été la plus active en 2020. Les navires marchands y sont attaqués très régulièrement, très loin des côtes. Elle y est particulièrement violente.

Le dernier rapport publié par le MICA Center est net : le golfe de Guinée est une des zones les plus dangereuses au monde.

Quatre pirates sont parvenus à monter à bord et la citadelle où s'était réfugié l'équipage aurait été forcée, une première. Les pirates sont repartis en prenant 15 membres d'équipage en otage, après avoir tué l'ingénieur en second du bord.

Quel sous-marin d'attaque avait-vous commandé ? Pouvez-vous nous décrire brièvement une de vos missions ?

H.E : J'ai d'abord commandé le Dauphin, un sous-marin d'attaque à propulsion diesel-électrique qui faisait des essais de matériels dans le cadre du développement des nouveaux sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) du type Triomphant, puis pendant deux ans l'équipage bleu du Casabianca, troisième des six sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) du type Rubis.

J'avais auparavant fait l'armement du SNA Rubis (le premier de la série) en tant qu'officier chef des services transmissions et détection (et participé à ce titre à la fin de la construction du bateau, la vérifications des travaux, puis la réalisation de tous les essais techniques à quai et à la mer suivis de son évaluation militaire.) J'ai ensuite été le commandant en second de l'équipage rouge du Saphir, le deuxième SNA.

Je peux cependant faire état de l'une d'entre elles qui a été blanchie il y a peu par l'État-major de la Marine afin de pouvoir être citée dans la remarquable encyclopédie des sous-marins français[1].

« En 1988, le *Casabianca* (commandant, capitaine de corvette Hugues Eudeline) piste un sous-marin nucléaire soviétique lance-missiles aérodynamiques Charlie II qu'il s'agit d'intercepter sur sa route du retour alors qu'il s'apprête à quitter la Méditerranée pour rejoindre la flotte du Nord. Il s'agit de recueillir des renseignements techniques, tactiques et de positions sans se faire contre détecter, puis d'assurer la passation de suite à la frégate *Lamotte-Picquet* avec le concours d'un avion de patrouille maritime Atlantique 2. Le *Casabianca* dispose d'une vaste zone avec plus d'une semaine pour l'étudier. Il dispose de bons éléments de renseignements sur le but. En revanche, il est très handicapé par l'avarie non réparable à la mer de son usine de production d'oxygène, qui le contraint à effectuer à échéance régulière des périodes de marche au schnorchel pour ventiler le bord.

[1] d'Arbonneau Thierry, Boisrayon Gérald, Robert Feuillo, Marc Lanne, Jean-Yves Le Drian, et Michel Bez. *L'encyclopédie des sous-marins français., La fin de la guerre froide*. Édité par Thierry d'Arbonneau. Paris, France: SPE-Barthélémy, 2017, pp. 249 - 250.

Cela constitue une indiscretion importante pour laquelle il est contraint régulièrement de rompre un éventuel contact pour remonter à l'immersion périscope... et être lui-même indiscret. Il tâche de choisir pour cela des zones où le bruit ambiant est particulièrement élevé pour limiter les risques de contre-détection par le but. Là également, le C.O. (Central Opérations) tourne par bordée[2] pour pouvoir armer tous les postes. Les informations concernant le but sont anciennes et le contact a été perdu en sud Sardaigne le jour J. Les études approfondies effectuées par le commandant sur ces déploiements permettent pourtant de prévoir l'arrivée du but à portée de détection le jour J+5 autour de midi. Le contact est effectivement pris à un quart d'heure près alors qu'il a été perdu plus de cinq jours auparavant à plus de 1000 nautiques de là. Bel exemple de professionnalisme.

La qualité de la pratique acquise sur simulateur pendant la période d'entraînement se conjugue avec l'organisation sans faille qui a été mise en place et perfectionnée au fil des 11 semaines de mer qui ont précédé ce moment et soudé l'équipage. Les fréquences de pistage sont choisies parmi les signatures détectées.

[2] Une moitié des équipes assure le quart pendant six heures d'affilée pendant que l'autre se repose ou se sustente. Les relève de quart ont lieu toutes les six heures.

Le pistage se poursuit pendant plus de 48 heures de manière presque continue, entrecoupé par quelques périodes de ventilation aussi brèves que possible, mises à profit pour transmettre les comptes rendus. La régularité des manœuvres de contre-pistage très diversifiées que le but effectue montre qu'il ne se sait pas suivi. Le contact est délibérément abandonné en limite de zone de patrouille. Le passage est effectué au Lamotte-Picquet. »

Que pensez-vous de l'exercice multi-lutttes ZEST récemment mis en place ?

H.E : Mobilisant en Méditerranée de nombreux moyens de la Marine, mais aussi, en première semaine, des moyens de l'Armée de l'air et de l'espace et de l'Armée de terre ainsi que des moyens alliés, cet exercice de haute intensité s'est conclu par une phase de trois jours suivant un scénario exigeant, réaliste et complexe[3]. Si les deux premières phases de l'exercice ZEST ont permis aux différentes forces de monter en puissance et de se préparer par de multiples exercices planifiés, cette dernière phase a entraîné les équipages dans un scénario digne d'une projection en opération. « ZEST nous a donné un avant-goût des opérations navales en environnement contesté » synthétise le capitaine de vaisseau Sébastien Martinot, commandant la frégate La Fayette.

[3]<https://www.defense.gouv.fr/marine/actu-marine/zest-fin-de-l-exercice-multi-lutttes>

« Le Courbet, qui était sous le commandement de l'OTAN dans le cadre de l'opération Sea Guardian, a identifié un navire d'intérêt suspecté de contrebande d'armes en violation de l'embargo, à destination de la Libye. Première caractéristique, son numéro d'identification était masqué, il a donné des informations erronées sur sa présence et il a arrêté à plusieurs reprises sa balise AIS qui permet l'identification du navire. Ce comportement avait déjà été repéré chez les navires qui allaient livrer leur cargaison en Libye et ce n'était pas la première fois que des cargos étaient accompagnés de frégates turques », a expliqué Florence Parly devant les sénateurs. « A trois reprises, alors que le Courbet faisait une interrogation totalement légale du navire, les frégates turques l'ont illuminé avec leurs radars de conduite de tir. Par ailleurs, des personnels en gilet pare-balle et casque lourd se sont postés aux affûts des armes légères du navire[4] ».

[4][https://www.meretmarine.com/fr/content/incident-franco-turc-en-mediterranee-il-ne-peut-pas-y-avoir-la-moindre-complaisance?xtor=EPR-56-20120118\[Newsletter_V2_Drupal\]-20200619-\[_2\]](https://www.meretmarine.com/fr/content/incident-franco-turc-en-mediterranee-il-ne-peut-pas-y-avoir-la-moindre-complaisance?xtor=EPR-56-20120118[Newsletter_V2_Drupal]-20200619-[_2])

Quel est l'impact de la COVID-19 sur les actions du terrorisme maritime ?

H.E : La Covid n'a que peu impact sur les actions terroristes maritimes qui sont menées par des gens jeunes et relativement peu nombreux. En revanche elle en a sur les équipages de navires marchands qui ne peuvent être relevés par manque de liaisons aériennes (environ 30 % des marins de commerce au monde sont Philippins). Elle impacte fortement les opérations navales en imposant de longues périodes de « quarantaine » avant d'appareiller et limite donc le nombre de bâtiments de combat présents sur mer. Les escales de détentes sont également très réduites. Les dernières opérations de terrorisme maritimes ont été menées par les rebelles Houtis du Yémen, soutenus par les Pasdaran iraniens.

Quels sont aujourd'hui les enjeux dans le détroit d'Ormuz, notamment avec l'Iran ?

H.E : Les cartes sont rebattues par l'accession au pouvoir du président Joe Biden. Il est probable qu'il serait prêt à reprendre des négociations avec l'Iran, mais celle-ci pourrait imposer des conditions inacceptables aux États-Unis. Wait and see. L'Iran menace toujours de bloquer le détroit d'Ormuz, ce qui toucherait en fait peu les États-Unis qui ont assuré leur sécurité énergétique avec le gaz et le pétrole de schiste américain.

Les Iraniens soutiennent les Houtis et les fournissent en drones et missiles antinavires pour continuer leurs frappes dans le détroit de Bab el-Mandeb.

Si l'administration Biden lève les sanctions économiques après ces démonstrations de forces, la situation pourrait se calmer un peu. Cependant, la volonté qu'a l'Iran de disposer d'une force nucléaire de dissuasion face à ses ennemis sunnites (Turquie, Arabie saoudite) ou occidentaux peut la pousser à la faute.

Vous avez rédigé un livre intitulé « **Le dossier noir du terrorisme : la guerre moderne selon Sun Tzu** ». Quelles sont les principes majeurs que vous retirez de l'ouvrage « L'Art de la guerre ? »

H.E : Les principes marquants sont les suivants :

- *Ainsi, ceux qui sont experts dans l'art de la guerre soumettent l'armée ennemie sans combat. Ils prennent les villes sans donner l'assaut et renversent un État sans opérations prolongées.*
- *Connaissez votre ennemi et connaissez-vous vous-même ; en cent batailles vous ne courez jamais aucun danger.*
- *Quand vous ne connaissez pas l'ennemi, mais que vous vous connaissez vous-même, vos chances de victoire ou de défaite sont égales.*

