



## ***LA POLITIQUE FRANÇAISE DE SECURITE ET DE SURETE MARITIMES***

*Les enjeux de la politique maritime sur notre sécurité intérieure*

**Mémoire de géopolitique  
du chef d'escadron (TA) Alain PULIGNY  
dans le cadre du séminaire « Géopolitique des espaces maritimes »**

**Directeur : Monsieur Jean GUELLEC**

**Mars 2007**

## FICHE DOCUMENTAIRE

1. La politique française de sécurité et de sûreté maritime : les enjeux sur la sécurité intérieure
2. 2001\_memoire\_geop\_politique française sécurité sûreté maritimes\_Marchand
3. Chef d'escadron (TA), gendarmerie, PULIGNY Alain, France
4. 12 mars 2007
5. Division B – groupe B4
6. Mémoire de géopolitique
7. La France est un pays maritime et puise une partie de ses richesses de la mer. Les espaces marins sont toutefois une source de menaces et de dangers qui peuvent directement ou indirectement atteindre notre sécurité intérieure. Les conséquences imposent à notre pays d'élaborer une politique qui assure la sûreté des approches maritime et du littoral et la sécurité des différents intervenants. La politique française se doit d'être internationale, globale et intégrée. Elle doit aussi s'insérer dans un dispositif mondial dans lequel les Etats-Unis ont déjà pris l'ascendant et où l'Europe commence à jouer un rôle plus important.
8. Sécurité et sûreté maritimes, politique française, menaces maritimes, sécurité intérieure

# **LA POLITIQUE FRANÇAISE DE SECURITE ET DE SURETE MARITIMES**

*Les enjeux de la politique maritime sur notre sécurité intérieure*

## **SOMMAIRE**

### **Première partie :**

#### **LES ATTEINTES MARITIMES A LA SECURITE INTERIEURE**

##### **I – Les atteintes provoquant l’insécurité intérieure**

- La mer est un vecteur pour les trafics et le terrorisme
- L’activité maritime génère de l’insécurité
- L’attractivité du littoral est un facteur d’insécurité

##### **II – Les atteintes provoquant l’instabilité intérieure**

- L’insécurité des flux
- Les afflux de réfugiés

### **Deuxième partie :**

#### **LES POLITIQUES DESTINEES A LUTTER CONTRE CES ATTEINTES**

##### **I – La politique américaine de sécurité et de sûreté maritime : Un exemple global et international**

##### **II - La politique française de sécurité et de sûreté maritime : une globalité qui s’ignore ?**

- La politique française : une globalité qui s’ignore ?
- La politique européenne : une prise de conscience après l’opportunisme

## INTRODUCTION

Recouvrant les trois quarts de la surface du globe, la mer possède un double visage qui provoque la peur, la fascination ou l'admiration. Elle reste à la fois un obstacle, une frontière naturelle longtemps infranchissable objet de mythes et de légendes, mais aussi une formidable source de richesse, moyen d'échanges, de découvertes, de transport et lieu de loisirs. Les littoraux sont devenus aujourd'hui des lieux attirants qui provoquent la ruée vers les côtes. Tour à tour ennemie, source de vie ou de conquête, la mer est devenue un enjeu commercial et de puissance.

Monsieur José Manuel Barroso, président de la Commission européenne, en avant-propos du livre vert européen « Vers une Politique Maritime de l'Union : une Vision Européenne des Océans et des Mers » conçoit la mer ainsi : « *Sources de nourriture et d'énergie, voies d'échanges commerciaux et de communication et attractions récréatives et touristiques dans les régions côtières, les mers et les océans font vivre des centaines de millions de personnes. Aussi leur contribution à la prospérité économique des générations actuelles et futures ne peut-elle être sous-estimée.* »

L'Europe est effectivement un continent maritime, entouré de deux océans et de quatre mers. Elle compte près de 70 000 kilomètres de littoral. Vingt des vingt cinq Etats membres de l'Union européenne sont des Etats côtiers ou insulaires et 90 % de son commerce extérieur ainsi que plus de 40 % de son commerce intérieur sont réalisés par mer. Les secteurs et ressources maritimes représentent une part importante de l'économie européenne.

C'est un secteur également important pour la France. De par sa situation géographique sur le continent européen notre pays se situe comme un finistère non seulement de l'Union européenne, mais aussi de l'espace Schengen. De plus, grâce à ses départements d'outre-mer elle est présente sur toutes les mers du monde, ce qui lui assure la seconde zone économique exclusive mondiale (en terme de superficie). Enfin que ce soit par le transport maritime (102 millions de tonnes de marchandises et 15 millions de passagers sont transportés chaque année par la voie maritime<sup>1</sup>), la pêche, l'aquaculture, le tourisme ou bien encore les industries de transformation des produits de la mer, le secteur maritime tient une place importante dans notre économie.

Pourtant les mers et les océans ne sont pas inépuisables et sont confrontés à des problèmes majeurs en raison de la pollution, de la destruction de la biodiversité et de la dégradation de l'environnement. De nouveaux défis tels que le changement climatique, l'élévation du niveau des mers, les tempêtes, l'érosion côtière et les activités illégales (trafics, piraterie, terrorisme...) requièrent des solutions innovantes et des politiques coordonnées.

La mer constitue également une source d'insécurité intérieure. Cette source est diffuse, complexe et variée autant dans ses manifestations que dans ses causes. Les atteintes maritimes à la sécurité intérieure ne peuvent être limitées à la protection des personnes et des biens. Elles concernent tous les domaines et revêtent également un aspect économique ou sociologique. Toute instabilité fut-elle économique, politique ou

---

<sup>1</sup> Chiffres des Armateurs de France – 47 rue de Monceau – 75008 PARIS – [www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org)

sociologique a des conséquences à plus ou moins long terme sur la sécurité intérieure, soit par l'augmentation des faits délictueux, soit par un accroissement des troubles à la tranquillité ou à l'ordre public.

La France a adopté une posture sécuritaire destinée à protéger nos concitoyens contre toutes les formes d'agression. Ces mesures possèdent un volet maritime qui ne saurait être limité à nos eaux territoriales métropolitaines et d'outre-mer. La politique maritime française est globale et c'est cette globalité qui lui permet de sauvegarder notre sécurité intérieure. Elle doit agir au voisinage de nos côtes, mais également au plus loin pour prévenir les atteintes éventuelles ou les stopper avant qu'elles n'atteignent notre territoire.

Mais s'il est aisé de comprendre que l'action de l'Etat en mer dans nos eaux territoriales participe directement à notre sécurité, il est moins aisé de définir dans quelle mesure un bâtiment de la marine nationale dans les eaux internationales y participe également.

Nous nous attacherons donc à démontrer quels sont les enjeux de notre politique maritime pour notre sécurité intérieure. Pour cela nous exposerons d'abord les risques venus de la mer, par la mer ou vers la mer, tout en montrant dans quelle mesure ils peuvent porter atteinte à notre sécurité intérieure. A partir de ces éléments, nous pourrons ensuite exposer les politiques menées afin de préserver notre sécurité intérieure face à ces, de façon à montrer que la lutte pour la sécurité intérieure doit s'envisager largement au-delà de nos frontières en privilégiant la coopération internationale. C'est la théorie de l'élargissement des frontières virtuelles.

## Première partie :

### LES ATTEINTES MARITIMES A LA SECURITE INTERIEURE

Les atteintes maritimes à la sécurité intérieure sont nombreuses et très variées autant dans leurs causes que dans leurs manifestations. Les exposer sans autre forme d'analyse n'est pas satisfaisant car cela ne permet pas de comprendre la nécessité d'une politique de sécurité maritime globale. Plusieurs classifications sont possibles.

La première consiste à les classer en fonction des zones d'origine. On peut ainsi partir des atteintes les plus lointaines (attentat terroriste sur nos intérêts à l'étranger ou sur nos navires dans les eaux internationales ou étrangères, piraterie...) pour arriver à celles qui frappent sur notre territoire, départements côtiers inclus (atteintes à l'environnement, atteintes aux biens...). L'inconvénient de cette classification réside dans le fait que certaines atteintes sont étendues et sont lancées de loin pour atteindre notre territoire. C'est le cas notamment des trafics quelque soit l'objet de ceux-ci.

Un second classement peut être issu des qualifications que l'on peut donner aux diverses atteintes. On peut ainsi créer trois catégories. D'abord les atteintes crapuleuses, dont le but est d'obtenir un profit immédiat, comme la piraterie, le vol ou encore les trafics. Les atteintes politiques peuvent constituer la seconde catégorie dont le but est la défense d'une cause politique. Il s'agira essentiellement du terrorisme. Enfin les atteintes à l'espace maritime (atteintes environnementales, au biosystème, atteintes à la circulation maritime...) constituent la troisième catégorie. Cependant la limite entre les atteintes crapuleuses et les atteintes politiques est ténue et imprécise. D'ailleurs la définition juridique du terrorisme (article 421-1 du Code pénal) repose elle-même sur les infractions de droit commun. On peut donc légitimement se poser la question de savoir si un trafic servant à financer un mouvement politique clandestin est crapuleux ou politique ? De même, un acte de piraterie relèvera-t-il du terrorisme ou du crime crapuleux selon qu'il aura servi à financer une organisation mafieuse ou un mouvement terroriste ?

Nous distinguerons donc ces différentes atteintes à en nous basant sur leurs conséquences, c'est-à-dire les façons dont elles atteignent la sécurité intérieure. Nous distinguerons d'abord celles qui provoquent l'insécurité intérieure, c'est-à-dire celles qui touchent directement à la sécurité des citoyens. Elles se manifestent dans nos eaux intérieures et sur nos côtes même si leur origine se trouve quelquefois beaucoup plus loin. Il s'agit des trafics, du terrorisme, des dangers et des risques liés à la circulation maritime et enfin de l'insécurité du littoral. Nous distinguerons ensuite les atteintes à la stabilité intérieure, c'est-à-dire les perturbations de l'ordre social ou économique. Il s'agit des menaces à la sécurité des flux commerciaux maritimes et des afflux d'immigrés. Elles se manifestent dans les eaux internationales ou dans des eaux dans lesquelles nous n'avons pas de compétence légale.

## I – LES ATTEINTES PROVOQUANT L'INSECURITE INTERIEURE

Ces atteintes sont celles dont les manifestations agissent directement contre la sécurité intérieure. Elles engendrent un climat d'insécurité car elles frappent à l'intérieur de notre territoire national (ou dans nos eaux territoriales), au plus près de nos concitoyens qui, même s'ils ne sont pas directement atteints, prennent conscience qu'ils peuvent l'être et donc se sentent moins en sécurité.

La mer peut constituer un moyen (vecteur), c'est le cas des trafics et du terrorisme maritime, mais c'est aussi une zone d'insécurité. Enfin, l'attractivité et l'urbanisation de son littoral sont également des facteurs d'atteinte à la sécurité intérieure.

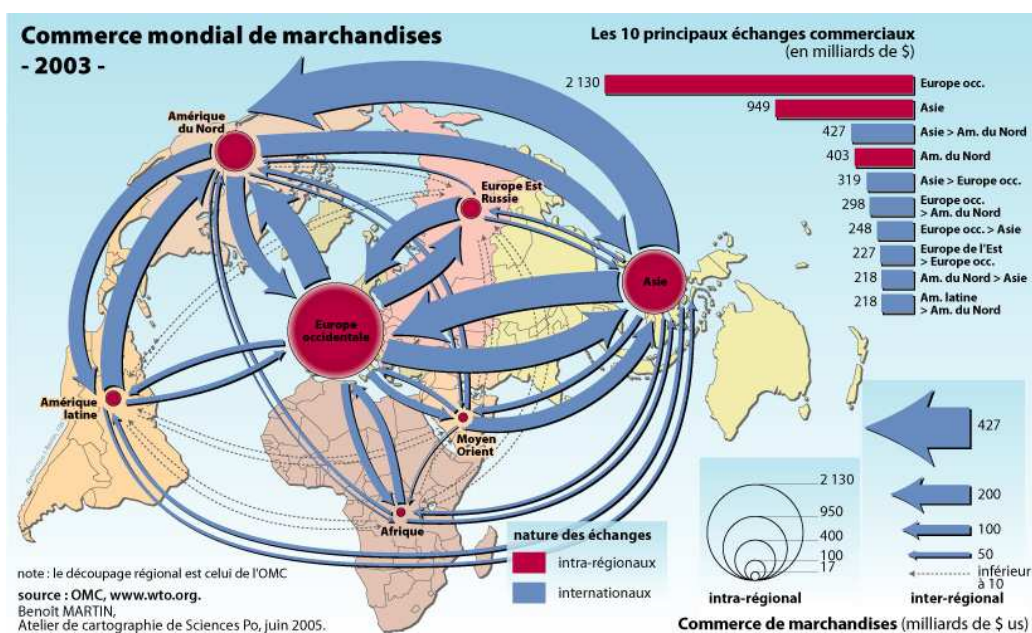
### 11 – La mer est un vecteur pour les trafics et le terrorisme

Obstacle naturel entre les continents, la mer est aussi et paradoxalement un moyen de communication et d'échanges. La convention des Nations unies pour le droit maritime, dite convention de Montego Bay, est le fondement juridique du droit maritime. Elle instaure le principe de liberté des mers comme droit commun et les restrictions à cette liberté comme exception.

Si pour l'immense majorité les échanges commerciaux maritimes sont légaux et bénéficient au plus grand nombre, la mer peut aussi servir de vecteur pour des entreprises illégales telles que les trafics et le terrorisme.

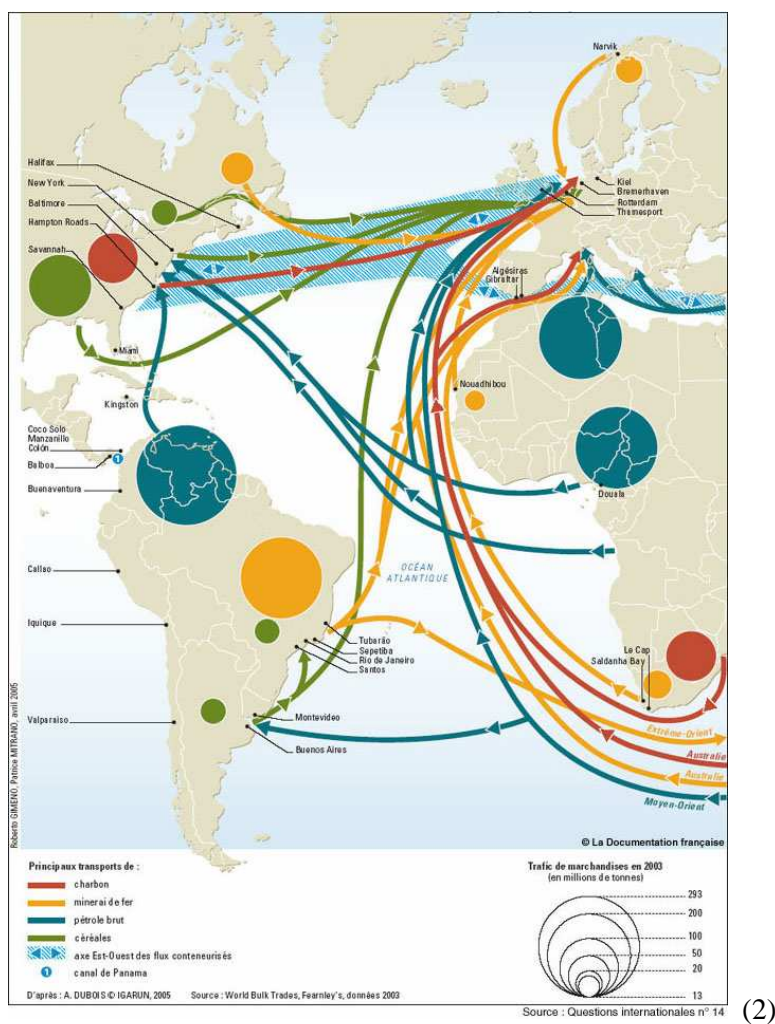
#### 111 – Les trafics

Près de cinquante mille navires et 15 millions de conteneurs sont nécessaires aux besoins des échanges maritimes commerciaux qui représentent 90 % du commerce mondial. La carte ci-dessous nous montre qu'ils sont particulièrement importants en Europe occidentale (1).



(1)

Cette autre carte du trafic maritime dans l’océan Atlantique nous montre que les échanges maritimes concernent tous les types de marchandises et de matières premières ou énergétiques, et proviennent du monde entier directement par l’océan Atlantique ou en transitant par la mer Méditerranée (2).



La masse énorme du trafic commercial qui provient de tous les points de la planète, le principe de liberté qui prévaut en mer et les déplacements rapides et discrets qui y sont possibles servent à toutes sortes de trafics ; stupéfiants, marchandises illicites dont la contrefaçon.

La conteneurisation des marchandises et l’organisation même du commerce maritime facilitent les trafics de stupéfiants qui sont potentiellement des atteintes à notre sécurité intérieure.

- **Les conteneurs :**

En 2006, près de 4000 porte-conteneurs étaient affrétés. Le volume mondial de la manutention de conteneurs dans les 430 infrastructures portuaires hautement automatisées représentait 391 millions d’équivalents vingt pieds (EVP). La croissance annuelle de la manutention de conteneurs est de l’ordre de 10 % en moyenne depuis 1985.

En France, l’ensemble de ces marchandises transitant dans les ports était conditionné hors conteneur pour 20 % (environ 74 millions de tonnes), dans des conteneurs pour 10 % (environ 37 millions de tonnes), en vrac liquide pour 47 % (environ 173 millions de tonnes) et enfin en vrac solide pour les 23 % restant (soit environ 85 millions de tonnes).

Pour le seul port du Havre, les saisies effectuées dans les conteneurs au cours de l'année 2005 par la Douane sont en hausse de 60 % pour les contrefaçons et de 11 % pour le tabac, pour un total qui représentait 37 tonnes de cigarettes. Cela n'est pas étonnant car la nécessaire fluidité des mouvements de conteneurs et leur uniformité permet aisément de les détourner à des fins malhonnêtes.

Il est ainsi possible d'y dissimuler des armes notamment de destruction massive : une organisation terroriste peut y cacher une arme commandée par GPS et l'introduire dans le système de transport international légitime par des filières tout à fait légales, puis le faire exploser à l'arrivée sur le point de destination finale. C'est ainsi que le 18 octobre 2001 les autorités du port italien de Gioia Tauro ont découvert un passager clandestin à l'intérieur d'un conteneur équipé d'un lit, du chauffage, de sanitaires et de l'eau. L'homme possédait également un téléphone satellitaire, un ordinateur portable ainsi que des autorisations d'accès et des certificats de mécanicien aéronautique valable notamment pour les aéroports de J.F. Kennedy et de Los Angeles international. Ce qui est frappant dans ce cas c'est l'étonnante facilité avec laquelle le transport par conteneur a pu être détourné, bien qu'en l'espèce la compagnie de transport fut Maersk Sealand, et l'impossibilité de distinguer ce conteneur clandestin des 2,5 millions autres qui ont cette année là été manipulés par travailleurs du port de Gioia Tauro.

Les conteneurs posent également un problème de sécurité lorsqu'ils sont transportés par des cargos également employés à des fins néfastes. Alors que des milliers de marchandises transitent en sécurité chaque jour sur les mers, quelques incidents, qui n'ont pas été relevés par le passé, peuvent se produire. C'est ainsi qu'au mois de novembre 2002, une explosion due au stockage inapproprié d'artifices à proximité de calcium d'hypochlorite (agent javellisant pour les piscines) a causé un mort et des dommages au porte-conteneur Hanjin Pennsylvania et au cargo voisin. Ce genre d'incident peut provenir soit de la dissimulation de produits dangereux soit de la malhonnêteté du transporteur qui ne respecte pas les règles de sécurité.

- *Les stupéfiants :*

La drogue est un phénomène mondial qui ne connaît ni nationalité ni frontière. Elle est à la fois moderne, car elle se développe toujours et renouvelle ses produits, et traditionnelle, car consommée par les cultivateurs ou par certains adeptes (Rasta). Elle est aussi mondiale et locale car elle s'exporte tout autour de la planète, mais assure des ressources aux producteurs locaux. Citons à titre d'exemple l'Afghanistan où les 12 700 hectares de pavot ont permis un revenu de 4 000 dollars par famille en 2003, et on réalise la moitié du produit intérieur brut national.

Une approche par type de produit nous permettra de mieux appréhender les trafics de stupéfiants à destination du territoire national<sup>2</sup>.

1. **Le cannabis :** en 2005 les services de gendarmerie, de police et de douane ont effectué 73 986 saisies qui représentent 86 603 kilogrammes sous forme de résine pour 96 % et d'herbe pour 4 %. Les interpellations pour trafic de cannabis représentaient 67 % des interpellations totales pour trafic de stupéfiants, 12 929 infractions, dont 8 616 pour usage-revente, 4 025 pour trafic local ou revente et 288 pour trafic international. Les affaires liées au cannabis sont en légère baisse pour l'année 2005. Le cannabis est cultivé

---

<sup>2</sup> Chiffres de l'Office Central de Répression du Trafic Illicite de Stupéfiants (O.C.R.T.I.S.)

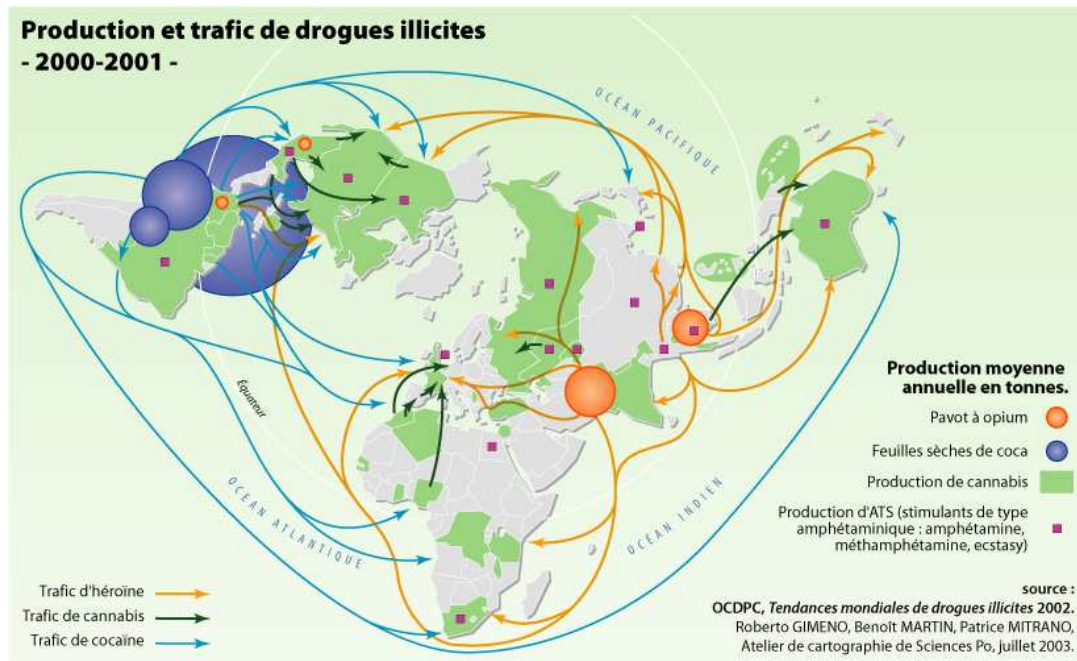
partout (certains le cultivent dans des locaux à usage d'habitation), il utilise notamment la voie maritime pour arriver sur notre territoire.

2. **La cocaïne et le crack**<sup>3</sup>: en augmentation constante, les 3 278 saisies de cocaïne effectuées en 2005 représentaient 5 186 kilogrammes. Il s'agit du deuxième produit le plus fréquemment saisi. Onze kilogrammes de crack ont été également saisis dont 56,5 % provenait des Antilles ou de la Guyane. Ces infractions ont permis l'interpellation de 370 trafiquants de crack et de 2 571 trafiquants de cocaïne. Il faut noter l'importance des trafiquants internationaux ; 759 en 2005, soit 30 % des trafiquants interpellés (la moyenne tous produits confondus est de 7 %). D'une manière générale, la cocaïne et le crack prennent une part plus importante dans les stupéfiants au niveau national. Principalement produite en Amérique du Sud, la cocaïne et le crack arrivent sur notre territoire national par la voie maritime.
3. **L'ecstasy et les amphétamines** : 812 trafiquants d'ecstasy (essentiellement usagers-revendeurs ou trafiquants locaux) ont été interpellés en 2005, et 1 620 saisies représentant 833 648 doses ont été effectuées. La part de l'ecstasy baisse pour l'année 2005. Avec 317 saisies représentant 111 kilogrammes, les saisies d'amphétamine sont en hausse, pour un nombre stable de trafiquants (90). Il s'agit essentiellement d'usagers-revendeurs.
4. **Les hallucinogènes (type LSD ou champignons)** : avec 99 saisies de LSD ce genre de produit reste marginal et en baisse pour l'année 2005, les consommateurs se reportant semble-t-il plutôt sur les produits d'origine naturelle comme les champignons. Les trafiquants quant à eux, pour un nombre de 57 interpellés, sont presque exclusivement des usagers-revendeurs ou des trafiquants locaux.
5. **L'héroïne et les opiacées** : ce genre de produit confirme la hausse entamée en 2004, puisque pour 2005 749 kilogrammes ont été saisis (+ 34 %). Ces produits proviennent pour la moitié des Pays-Bas, puis loin derrière du Pakistan, de la Belgique ou bien encore de la Turquie. L'origine de 28 % des saisies est indéterminée. Si 36 % des produits saisis étaient à destination de la France, la Grande Bretagne et l'Espagne devaient en recevoir chacune 20 %. Les interpellations de trafiquants sont en hausse (14 %) pour un total de 2 170 (1 027 usagers-revendeurs, 1012 trafiquants locaux et 131 trafiquants internationaux).

Au vu de ces chiffres pour l'année 2005, on s'aperçoit que les trafics de drogues dures (cocaïne, crack et héroïne) prennent une place de plus en plus importante. Il s'agit de ceux qui transitent principalement par les voies maritimes, ainsi que nous le montre la carte ci-après (3), mais également et par conséquent de ceux qui font appel à des réseaux très organisés et violents. Il ne faut pas voir dans les faibles chiffres de trafics internationaux (interpellations de trafiquants internationaux) tels qu'ils nous sont donnés par l'O.C.R.T.I.S. une quasi-absence de réseaux internationaux, mais plutôt des difficultés pour établir la provenance des stupéfiants, et une différenciation très nette dans l'organisation entre les « importateurs » et les « revendeurs » locaux. Ces trafics sont d'ailleurs rendus nécessaires par le fait que la matière première (opiacée ou coca) n'est pas produite sur notre territoire (même outre-mer) mais à l'étranger ; Amérique du Sud pour la coca et Afghanistan ou Birmanie pour les opiacées. Elle peut être par contre transformée arrivée à destination, comme c'est le cas pour la cocaïne et le crack.

---

<sup>3</sup> La cocaïne sert de base à la fabrication du crack.



(3)

S'il est difficile d'estimer le montant des produits stupéfiants transitant par voie maritime, il est certain que la mer est devenue une voie courante pour les trafiquants. Des conteneurs sont détournés à cette fin par des trafiquants de drogue, des mafias ou des contrebandiers. Entre 1998 et 1996, les autorités des Etats-Unis, une destination les plus courantes pour les drogues, ont constaté que comparativement aux autres voies d'entrée illégales (notamment frontière sud ouest avec le Mexique) le vecteur maritime devenait une voie préférentielle pour les trafiquants. La majorité des saisies américaines de drogues issues du trafic maritime a été faite dans les ports de commerce maritime américains.

L'utilisation de conteneurs n'est pas le seul mode de transport des produits stupéfiants. Les trafiquants laissent libre court à leur imagination. Si autrefois des bateaux rapides étaient d'un usage courant, il semble que les organisations fassent évoluer leur transport. On a en effet saisi récemment des sous-marins utilisés pour le transport de stupéfiants au large de la Colombie. De construction artisanale, ces engins naviguaient à deux mètres de profondeur.

Le territoire national est particulièrement sensible aux importations illégales de stupéfiants dans les territoires et départements d'outre mer, et notamment aux Antilles. Il s'agit de zones situées à proximité des lieux de culture, qu'il est facile de relier et d'aborder avec des moyens limités (speed boats) puisqu'il s'agit le plus souvent d'îles. De plus, ces départements, très touchés par le chômage (plus de 30 % pour la plupart), connaissent une pauvreté importante qui pousse souvent à recourir à des moyens de survie illégaux, dont les trafics.

L'ensemble de ces trafics génère une insécurité du fait même de leur existence, mais au surplus, ils provoquent une délinquance qui leur est liée : délinquance de voie publique pour financer la consommation, prostitution, blanchiment d'argent, protection des trafics... Le chiffre concernant cette part de délinquance est difficile à établir, on ne peut que constater que les trafiquants (pour leur grande part) et les consommateurs (pour certains) sont également auteurs d'autres infractions généralement d'appropriation.

## 112 – Le terrorisme

Il n'existe pas de définition internationale du terrorisme. Pourtant selon les termes de la résolution 1456 (2003) du Conseil de Sécurité, « *Le terrorisme ne peut être vaincu, conformément à la Charte des Nations Unies et au droit international, que grâce à une démarche suivie et globale fondée sur la participation et la collaboration actives de tous les États et de toutes les organisations internationales et régionales, et grâce à un redoublement des efforts au niveau national* ». Il y a donc un décalage entre ce système normatif international et la menace terroriste issue d'entités non étatiques qui ont su s'adapter à la mondialisation.

Au niveau national, une définition est apparue en 1994 avec l'entrée en vigueur du Nouveau Code pénal. L'article 421-1, 421-2 et suivants le définissent comme *la combinaison d'un crime ou d'un délit de droit commun* (déterminé par une liste légale : atteintes volontaires à la vie et à l'intégrité de la personne, enlèvement, séquestration, détournement d'aéronefs, la production de substances explosives....) *avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur*. Ainsi, pour le législateur français, le terrorisme est caractérisé par un objectif, celui de « *troubler gravement l'ordre public* », et par une méthode ; l'intimidation et la terreur. La définition est sujette à interprétation du juge car elle ne le distingue des infractions de droit commun que par l'intention de l'auteur, c'est-à-dire par l'élément moral de l'infraction, sans faire référence à la nature politique de l'infraction.

Il est donc difficile de prouver l'existence d'une intention terroriste, et pourtant cela peut avoir des conséquences graves notamment dans les investigations et dans les poursuites. Pour les auteurs cela permet de faire reconnaître leur existence en tant que terroriste, donc de faire parler de leur cause et ainsi d'arriver à leurs fins.

Le principe de liberté des mers sert aussi la cause de mouvements terroristes qui trouvent là un terrain propice à la clandestinité qui sied à la préparation d'actions médiatiques. Contrairement aux trafiquants, les terroristes n'ont besoin de discrétion que dans la phase de préparation de leurs attentats. Après le déclenchement de l'action, ils recherchent au contraire la plus grande médiatisation afin de faire parler de leur cause et créer un climat de peur et une certaine psychose.

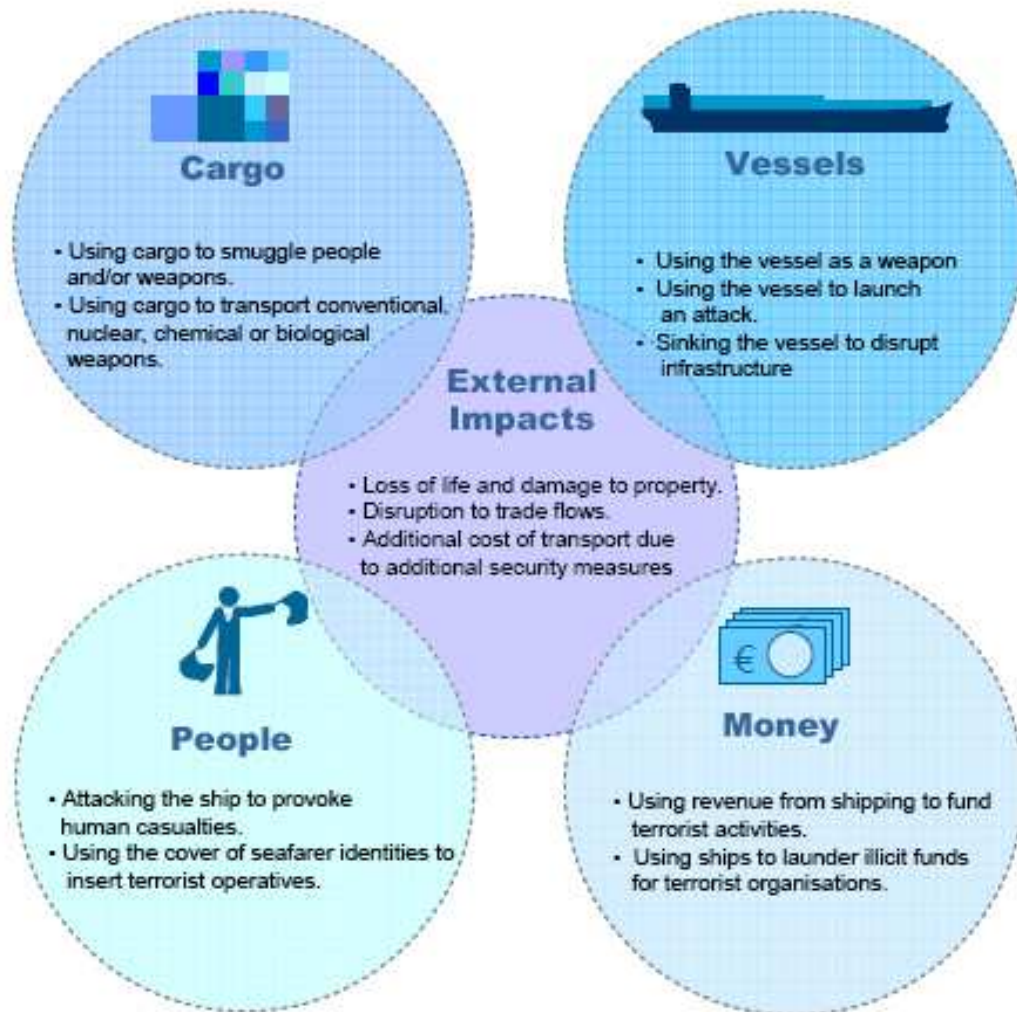
Au-delà du principe de liberté des mers, la liberté prévaut également pour l'armement de navires. Parmi les 150 pavillons existant dans le monde, certains ne sont pas très regardant pour l'accorder à des armateurs douteux qui peuvent ainsi utiliser des bateaux servant de base avancée pour perpétrer des attentats.

Mais ce principe de liberté n'est pas le seul facteur favorable aux terroristes des mers. Un faisceau d'éléments rend l'espace maritime propice à leurs actions. Le schéma suivant (4) illustre l'ensemble des modes d'action possibles, et on peut se rendre compte que tous les intervenants du transport maritime peuvent volontairement ou non servir à la cause terroriste<sup>4</sup>. Il est également applicable au niveau national.

---

<sup>4</sup> Rapport de l'O.C.D.E. « La Sécurité des Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Impacts Economiques » juillet 2003.

## Terrorist Risk Factors from Shipping



(4)

Le commerce maritime constitue une cible de premier choix pour celui qui veut déstabiliser l'économie mondiale. Il y joue un rôle clé puisque 90 % des échanges mondiaux transitent par la mer. Cela signifie que les entreprises travaillent en flux tendus et que leurs stocks ne sont plus seulement sur roues mais aussi sur les mers.

De plus, les Etats n'ont pas toujours accordé une importance suffisante à ce type de terrorisme. Entre un bateau qui explose en pleine mer et un avion qui se fracasse contre des tours, les conséquences ne sont pas les mêmes et l'importance qu'on lui accorde non plus. Les autorités des différents pays ont donc renforcé les mesures de sécurité relatives aux autres types de transports, et notamment au transport aérien de passagers, négligeant souvent leur façade maritime. De plus, les Etats côtiers ne peuvent prendre de mesures que pour leurs propres installations et leurs eaux territoriales, laissant ainsi le champ libre aux terroristes pour la haute mer. Seule la protection de convoi telle qu'elle a été pratiquée pour protéger les pétroliers dans le golfe Persique durant les années 1986 – 1988 s'est avérée efficace, mais ne peut être prolongée de façon durable.

Ensuite, le marché clandestin de l'armement a récemment été favorisé par la dissolution du bloc soviétique et par l'instabilité de certains Etats. Récemment, des tractations qui impliquèrent un amiral russe ont permis de constater que le cartel de Cali a tenté de s'offrir un sous-marin à propulsion classique de classe Tango. De même, la secte Aum Shinrikyo disposait en Russie de contacts influents et avait initié des

négociations pour acquérir un sous-marin à propulsion nucléaire. La Corée du Nord présente un intérêt grandissant, et notamment ses ingénieurs qui possèdent une grande expérience en matière de submersibles. Actuellement on peut penser qu'au moins deux mouvements terroristes apparaissent bel et bien avoir pris livraison de sous-marins de poche : le Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE) sri lankais ainsi que le Moro Islamic Liberation Front (MILF). La maîtrise de la technique du mouillage de mines est maintenant une étape que certains pourraient franchir.

Enfin, du point de vue de l'entraînement des forces, il est difficile de distinguer une activité de plaisance d'une activité professionnelle. Rien n'est plus facile de s'instruire en plongée sous-marine avec de mauvaises intentions comme on laissant penser qu'on le fait pour son plaisir. C'est aussi le cas pour la pêche (au gros ou aux mines ?) ou l'apprentissage de la navigation notamment.

Tous ces éléments facilitent l'émergence d'un terrorisme maritime qui apparaît aisé à mettre en œuvre mais aussi prometteur de retentissements importants.

Le Livre Blanc du gouvernement sur le terrorisme face à la sécurité intérieure<sup>5</sup> expose des scénarios possibles d'attaque terroriste sur le territoire national. A propos d'une possibilité d'action par la mer il retient le scénario suivant. Un commando s'empare d'un pétrolier en haute mer et le projette contre le terminal pétrolier de destination. Si cela ne s'est jamais produit sur notre territoire intérieur des exemples peuvent être cités sur des ports étrangers. Gardons en mémoire qu'au mois de juin 2001 un membre de l'ETA basque a été arrêté avec les plans du ferry Val de Loire en sa possession, ce qui conforte la possibilité d'un attentat à partir de la haute mer.

Enfin, on ne peut parler du terrorisme maritime sans évoquer le thème de la sûreté des conteneurs (qui a déjà été développée précédemment). Un contrôle minutieux de chacun ne peut être possible sans atteindre l'efficacité de leur circulation et des échanges commerciaux. Ils constituent donc un risque certain à notre sécurité.

Outre le coût humain et matériel d'une attaque terroriste, il est difficile d'en chiffrer les conséquences économiques, et notamment celles provenant de mouvements de paniques boursiers ou de défiance vis-à-vis de certains secteurs ou de certaines régions. D'autres coûts consécutifs, tels que celui des mesures de sécurités qui entreraient en vigueur dans un tel cas, sont mesurables.

Par sa position géographique la France est moins dépendante que certains Etats de son commerce maritime. Elle n'a jamais connu de fermeture de port qui aurait eu des conséquences nationales. Il est donc difficile d'estimer les conséquences économiques d'une attaque terroriste sur un port français. Des études menées aux Etats-Unis permettent une approche plus précise.

La première étude provient d'un jeu de guerre élaboré lors d'un exercice stratégique. Le schéma ci-dessous (5) illustre l'impact économique que pourrait avoir une attaque terroriste sur les ports américains de Los Angeles et de Savannah. Le scénario est le suivant. Le premier jour une attaque terroriste (conteneur piégé par une arme biologique devant exploser sur le sol américain) est déjouée et les terroristes arrêtés. Ils avouent que d'autres attaques sont envisagées dans d'autres ports, ce qui conduit les autorités américaines à fermer tous

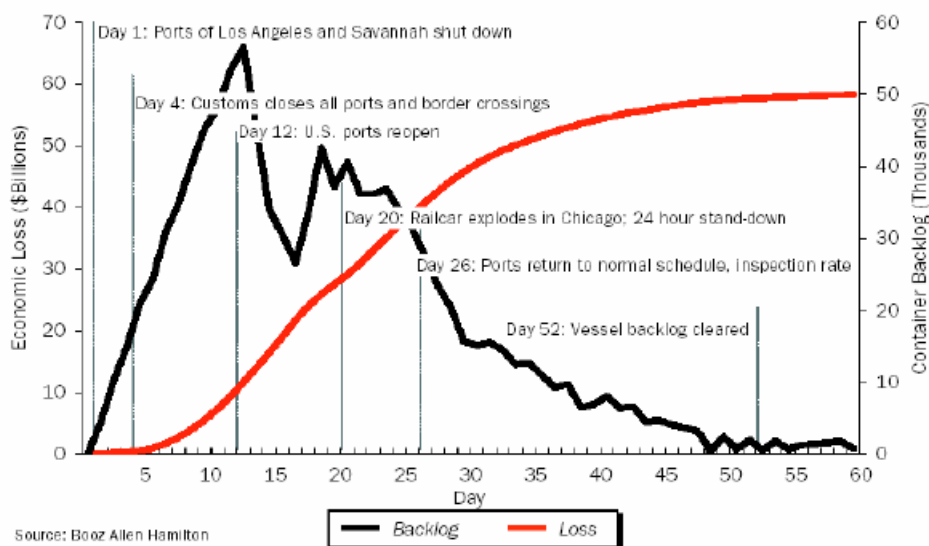
---

<sup>5</sup> La France face au Terrorisme (2006) Livre Blanc du Gouvernement sur le terrorisme face à la sécurité intérieure

les ports et les frontières jusqu'au 12<sup>ème</sup> jour après l'attaque. Soixante mille conteneurs sont alors bloqués dans les ports. Après l'explosion d'un wagon à Chicago au 20<sup>ème</sup> jour, les ports restent à nouveau fermés durant 6 jours. L'accumulation de conteneurs ne peut être résorbée que 52 jours après l'attaque initiale. Cette étude chiffre pour les Etats-Unis des pertes économiques de l'ordre de 55 milliards de dollars. Elles tiennent compte des retards dans l'approvisionnement dus aux blocages de conteneurs, mais aussi des pertes de valeurs en bourse dues notamment aux mouvements de panique.

**PORT SECURITY WAR GAME—ECONOMIC IMPACT**

**Exhibit 4**



(5)

La seconde étude fait suite à un conflit entre la direction et les employés des ports de la côte ouest américaine qui traite environ 42 % des importations et des exportations maritimes des Etats-Unis. A cette occasion, une grève provoqua leur fermeture pendant 11 jours au mois d'octobre 2002. Les conséquences économiques de cette fermeture sont estimées au minimum à 19,4 milliards de dollars rien que pour le commerce direct. Certains observateurs, qui prennent en compte les coûts dus aux retards des navires, aux retards de livraison et au manque à gagner, rajoutent 466,9 millions de dollars de pertes.

Ces études issues d'un rapport de l'O.C.D.E.<sup>6</sup> nous montrent que les conséquences économiques de la fermeture des ports de commerce, provoquée ou non par un attentat terroriste, dépassent largement les limites du port.

On peut aisément imaginer qu'une attaque terroriste simultanée visant les infrastructures ou les accès de nos principaux ports (Le Havre, Marseille) auraient des conséquences dévastatrices sur l'économie française mais aussi européenne voire mondiale. Rappelons qu'en France, même si la situation du pays permet des échanges terrestres, pour l'année 2005, 370 des 480 millions de tonnes de marchandises de notre commerce extérieur ont utilisé la voie maritime, et parmi elles 74,7 millions de tonnes ont transité par le port du Havre (20 %) et 96,6 par celui de Marseille (26 %) où 10 pétroliers entrent au quotidien.

<sup>6</sup> Rapport de l'O.C.D.E. « La Sécurité des Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Impacts Economiques » juillet 2003.

Le terrorisme maritime peut constituer une atteinte grave à notre sécurité intérieure et au-delà à notre économie. Les capacités des terroristes sont toujours repoussées vers l'inimaginable et il est certain que la dimension maritime doit être mieux prise en compte pour protéger notre territoire contre de telles attaques.

## **12 – L'activité maritime génère de l'insécurité**

### ***121 – La circulation maritime***

En dépit d'une hausse considérable du trafic maritime (+ 35 % du volume en 10 ans) les accidents reculent. On constate en effet une baisse continue des pertes totales de navires (- 44 % en 10 ans) et une diminution sensible et constante des avaries ou des accidents affectant des navires pétroliers (division par 10 en 20 ans)<sup>7</sup>. Faut-il en déduire pour autant que la mer soit devenue une zone de sécurité ? Si les armateurs se sont organisés pour lutter contre les avaries et les fortunes de mer, poussés notamment en cela par les réglementations et les normes d'origine diverses, certains déplorent encore des insuffisances, notamment dans les enquêtes consécutives aux accidents maritimes. Willem de Ruyter, directeur général de l'Agence européenne de sécurité maritime, a récemment qualifié de « léger gâchis » la procédure d'investigation d'accident de mer, vu que 70 % des accidents ne font l'objet d'aucune enquête. De plus, si les navires semblent plus sûrs, le problème de perte de cargaison persiste. C'est ainsi qu'entre les 17 et 18 février 2006, pas moins de 184 conteneurs ont été perdus en mer sur la façade ouest-Atlantique. Au danger représenté par ces objets pour la navigation, s'ajoute le coût global des opérations de recherche et de récupération, qui avoisine les 170 000 euros.

Parallèlement à cette navigation professionnelle, il reste une grande partie de la circulation maritime qui lui échappe que ce soit la navigation de plaisance ou bien encore celle des utilisateurs clandestins de la mer (trafiquants). Ces deux dernières catégories, par leur manque de connaissance du milieu marin et de la réglementation ou par leur volonté délibérée de ne pas la respecter, sont des facteurs de danger et d'insécurité.

L'ensemble des menaces à la sécurité de la circulation maritime a lieu à l'intérieur de nos ZEE (dont nos eaux territoriales et la bande des 300 mètres). Si l'Etat français reste entièrement compétent, les autorités administratives sont quant à elles plus nombreuses pour lutter contre ces atteintes, ce qui pose le problème de la coordination de l'action des différents services.

### ***122 – Les atteintes à l'environnement***

Que ce soit par les catastrophes maritimes, les rejets qui y sont faits ou simplement par l'usage, les facteurs de la dégradation des mers sont nombreux : prélèvement de ressources, essor démographique et urbanisation des côtes, développement du tourisme, rejets d'eaux usées par l'agriculture et l'industrie, transport maritime. Notre conscience collective s'en rend de plus en plus compte, mais cela n'a pas toujours été le cas. Son immensité et la dissimulation immédiate des déchets à la vue justifiaient de nombreux rejets ou dépôts de détritiques, et ses vastes surfaces donnaient l'image de lieux que l'on pouvait utiliser sans réserve. Les conventions destinées à lutter contre la pollution des mers (ou plutôt à la réglementer) sont anciennes et tendent à les classer en rejets volontaires ou involontaires mais licites et en rejets illicites.

---

<sup>7</sup> Chiffres des Armateurs de France

Ces atteintes peuvent être d'une part liées à l'activité maritime. Elles sont très variées ; déballastage (vidange des ballasts d'un navire), dégazage (élimination des hydrocarbures gazeux des citernes d'un pétrolier), mais aussi circulation maritime intense ou pêche intensive.

Par ailleurs, nous avons tous à l'esprit les grandes catastrophes maritimes responsables de marées noires sur les côtes françaises et notamment bretonnes. A titre d'exemple citons l'Amocco Cadiz au mois de mars 1978, qui a rejeté à la mer 22 000 tonnes de pétrole et pollué 224 miles de côtes. Les pertes nationales ont été estimées à 300 millions de dollars. Dans la mer Méditerranée les pollutions sont plus réduites mais tout aussi présentes. Dans le courant de l'année 2006, près de 200 nappes de pétrole qui ont été constatées étaient dues à des rejets illicites. Selon diverses sources statistiques, les rejets de différents types oscilleraient au niveau mondial entre 1,5 millions de tonnes par an et 4 millions.

La mer est aussi victime de surexploitation. Elle est devenue une énorme source de profits. Les Etats, dont la France, y trouvent une partie importante de leur PIB grâce à ses ressources (pêche, aquaculture, transports maritimes, constructions navales, services et industries, tourisme et autres profits indirects générés par les mers...).

La surpêche est une forme parmi d'autres d'une destruction de cet environnement. Sur les plateaux continentaux, en France, on estime à quatorze le nombre d'espèces de poissons menacées. En Europe, ce sont 40 à 60 % des réserves qui sont mises en danger.

Enfin, la principale cause de pollution marine est d'origine terrestre à 80 % (industrialisation, exploitations agricoles, déchets urbains etc...).

L'activité humaine terrestre est aussi génératrice d'accidents écologiques. Outre les rejets terrestres citons notamment la *taxipholia caulerpa* qui, échappée du muséum maritime de Monaco, a colonisé une grande partie des fonds de la mer Méditerranée épuisant la faune et la flore indigène.

Au-delà des coûts directs dus à ce genre de catastrophe, il existe des pertes induites dues notamment au manque à gagner (perte de touristes, perte d'activité économique liée à la mer et notamment pêche, pisciculture, conchyliculture, agroalimentaire), aux conséquences sur l'image d'une région et enfin et surtout aux conséquences environnementales qui ont des répercussions à plus ou moins long terme sur la santé publique.

### **13 – L'attractivité du littoral est un facteur d'insécurité**

Si auparavant les ports (seuls lieux accessibles du littoral) symbolisaient tous les méfaits de la mer (trafics frauduleux, personnes de mauvaise vie, maladies venues d'outre-mer, délinquance, mœurs dépravées...), le littoral est maintenant synonyme de bien-être, de rêve, de balnéothérapie ou encore de voyages lointains. Il est désiré et les vacances ne suffisent plus, on veut y habiter toute l'année. L'occupation du littoral s'est donc faite de manière linéaire, mais il est également devenu un milieu technique en raison de la demande des touristes, qui veulent des séjours d'exception mais qui se plaisent dans un conformisme que les médias et la publicité fabriquent. On reconstruit la ville avec ses immeubles et ses autoroutes tout en préservant la mer.

Mais le littoral n'attire pas que des touristes. On y vit à demeure et on y travaille, on vient pour y passer sa retraite, mais aussi pour créer des entreprises. Il est donc devenu un espace de conflits à cause de ces diverses raisons de s'y installer et des objectifs de chacun qui rentrent en concurrence.

En France, le littoral s'est urbanisé de façon très ancienne. Aujourd'hui, ce sont 7,3 millions d'habitants qui vivent dans les 1 032 communes littorales. Au cours de la dernière décennie, cette population a augmenté à un rythme supérieur à celui de la France (+ 5,7 % contre 3,6 % entre 1990 et 1999). Le nombre de résidences secondaires s'est quant à lui accru de 20 %. Les départements littoraux accueillent 21 millions d'habitants (37,8 % de la population française) et connaissent une densité de population deux fois supérieure à la densité nationale. Enfin, on peut constater que la construction littorale est plus étalée et plus individualiste que dans le reste de la France, ce qui explique le fort taux de construction dans la bande littorale.

Le littoral attire une population qui souhaite s'y sédentariser, mais également une population saisonnière. Nos côtes sont des atouts majeurs dans l'attractivité de notre pays pour les touristes et draine une bonne partie de nos 60 millions de visiteurs annuels nationaux mais aussi internationaux.

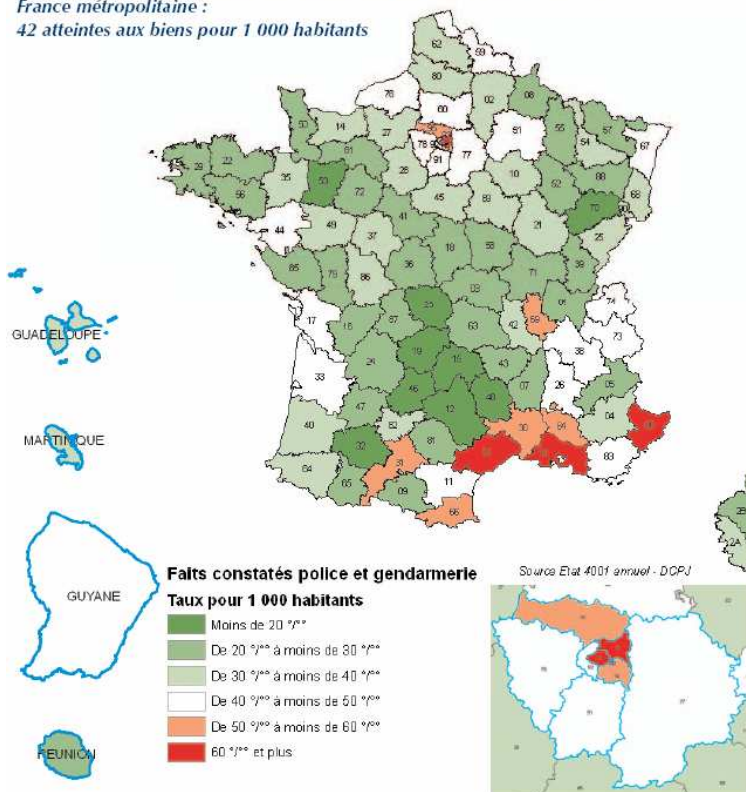
Le littoral français est l'un des secteurs majeurs de l'économie touristique et la première destination touristique. Il s'agit essentiellement d'un tourisme estival. L'hiver le littoral reste la troisième destination des vacances des français (1/5) derrière la campagne et la montagne. En été, la population locale permanente est multipliée par 2 ou par 3 (en fonction des stations balnéaires).

Cet engouement pour le tourisme littoral se retrouve également dans le fait que 99 % des français sont allés au moins une fois dans leur vie au bord de la mer.

Cependant, cette urbanisation et de ces variations saisonnières ont des conséquences directes sur la sécurité intérieure. Les cartes de la délinquance constatée par les services de police et de gendarmerie pour l'année 2006 montrent que les départements connaissant les plus fortes concentrations de population permanente ou saisonnière, sont ceux qui sont le plus atteints par l'insécurité. Il en est de même pour les départements côtiers.

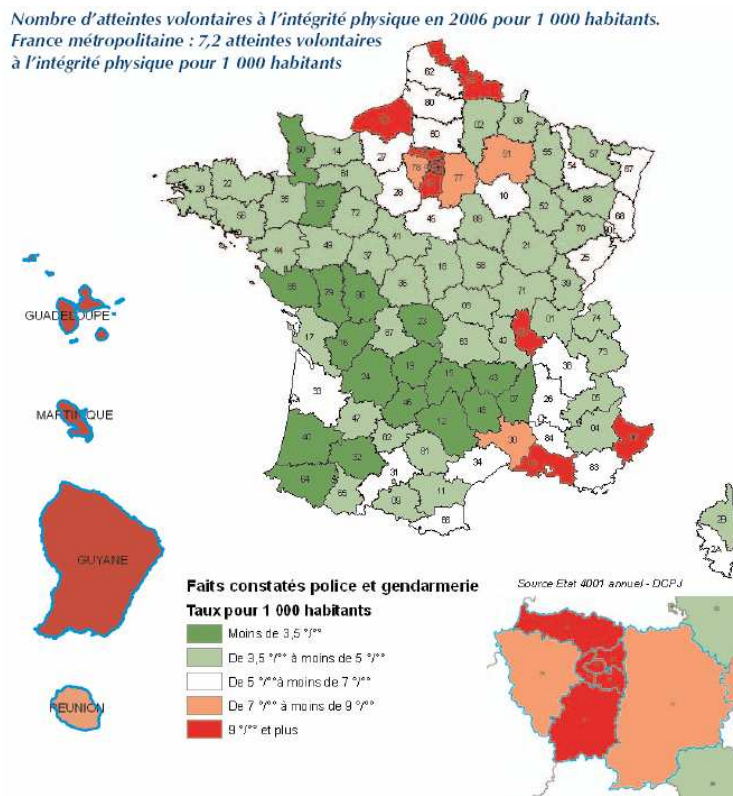
En ce qui concerne les atteintes aux biens (cambrillages, vols, dégradations...) parmi les 30 départements côtiers (dont les 4 départements d'outre-mer) 13 ont un taux de criminalité égal ou supérieur à la moyenne nationale (voir carte n°6 ci-contre).

Nombre d'atteintes aux biens enregistrées en 2006 pour 1 000 habitants.  
France métropolitaine :  
42 atteintes aux biens pour 1 000 habitants



(6)

En ce qui concerne les atteintes aux personnes (homicides, blessures, voies de faits...), le constat est équivalent. Ainsi pour l'année 2006, 19 départements (dont les 8 de la région Ile de France) connaissent un nombre d'atteintes aux personnes supérieur à la moyenne nationale. Parmi ceux-ci 9 sont des départements côtiers (dont les 4 départements d'outre-mer), et sur les 30 départements côtiers 16 ont une criminalité relative aux personnes supérieure ou égale à la moyenne nationale (voir carte n°7).



(7)

L'urbanisation du littoral n'est pas neutre en matière de sécurité intérieure. Toute concentration de population entraîne un surcroît de délinquance, et c'est ce qui se passe sur nos littoraux. Cette délinquance est exacerbée par l'évolution saisonnière de la population et par l'attrait des richesses. Il est logique de constater que sur les départements côtiers, notamment du sud de la France, les atteintes aux biens sont plus nombreuses, puisque ce sont des départements qui attirent des estivants plus aisés et qui comptent dans leur population de nombreux retraités également plus aisés, donc des victimes faciles pour les délinquants. En ce qui concerne les atteintes aux personnes, celles-ci sont en partie dues aux agressions incidentes des infractions d'appropriation.

Cette situation de la délinquance du littoral est à rapprocher des atteintes venues de la mer développées supra. Ces taux plus élevés de criminalité sont également alimentés par les trafics venus de la mer dont les stupéfiants, qui génèrent une délinquance spécifique destinée à financer la consommation (vols avec ou sans violence, prostitution...).

## II – LES ATTEINTES DESTABILISATRICES

Les crises à l'étranger ont fatalement des répercussions sur notre sécurité intérieure. Des actions terroristes ou de guerre peuvent perturber nos approvisionnements en matières premières ou en énergie. Elles peuvent également provoquer des exodes massifs qui peuvent déstabiliser une région. Il s'agit d'étudier les conséquences de l'insécurité des flux et des afflux d'immigrants clandestins sur notre sécurité ou notre stabilité intérieure.

### **21 – L'insécurité des flux**

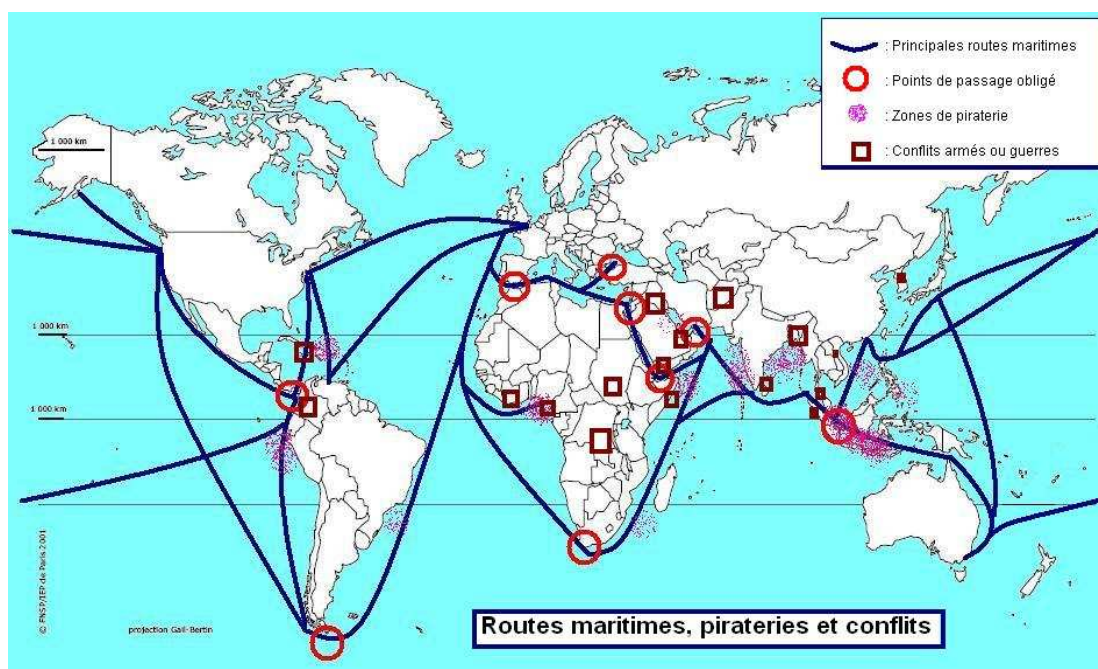
Nos flux commerciaux peuvent être les victimes d'attaques sur les routes maritimes, mais cela remet-il en cause notre stabilité et notre sécurité ?

#### *211 – Les atteintes : la piraterie, le terrorisme maritime et les conflits*

Nous avons vu que les océans et les mers restent des espaces où le principe de liberté prévaut et où il est protégé par les différentes conventions internationales. Ces espaces maritimes sont très peu réglementés ce qui permet aisément d'y mener des activités illégales ou attentatoires à la sécurité du trafic.

Ce sont notamment des crises internationales, telles celles qui ont pu se produire en mer Rouge, obligeant à mettre en place des escortes de navires, ou qui pourraient se produire dans des passages obligés de routes maritimes (détroit de Malacca, canal du Mozambique). Ce sont aussi la piraterie qui se propage dans de nombreuses régions du monde ou bien encore le terrorisme. Nous insisterons sur ces deux dernières menaces.

La carte suivante (8) illustre les points de la planète où l'insécurité du trafic maritime est la plus importante à cause de conflits ou de la piraterie. Les routes maritimes traversent ces zones dangereuses qu'il est difficile de sécuriser. Les frets et les équipages sont alors les cibles de criminels de toutes sortes ou de terroristes extrémistes. Ils peuvent aussi compter parmi les dommages collatéraux de conflits armés qui leurs sont étrangers, mais qu'ils doivent traverser.



(8)

Mais le principal danger auquel doivent faire face les navires de transport marchand sont les actes de piraterie.

Ils restent nombreux (276 cas recensés pour l'année 2005) et connaissent depuis quelques années une évolution inquiétante dans leur violence et dans les méthodes de plus en plus radicales employées. Plus rien ne retient les pirates ni les dimensions de la cible, ni les atrocités à commettre pour arriver à leurs fins, ni même l'emploi de moyens de plus en plus importants. Si 80 % des attaques sont opportunistes, c'est-à-dire le fait de pauvres gens qui risquent leur vie pour quelques dollars (pêcheurs le jour, pirates la nuit), le reste est le fait de pirates très bien armés et organisés qui montent à bord des bateaux à l'aide de grappins tels des commandos, et qui s'en prennent non seulement aux marchandises, mais aussi aux payes des marins et aux pièces moteurs de bateau. Dans ce dernier cas on a souvent à faire avec des organisations mafieuses ou des syndicats de pirates.

Les causes de la piraterie restent multiples. Il s'agit d'abord d'un environnement culturel, la piraterie est une tradition et un métier parallèle à la pêche (Malaisie par exemple). Il s'agit ensuite d'un environnement géographique, favorisé par des archipels et des détroits (les navires devant réduire leur vitesse pour passer ces zones où la navigation est difficile). La piraterie est donc limitée territorialement. Il s'agit enfin des facteurs politiques (instabilité et défaillance des Etats) ainsi qu'un contexte socio-économique (la crise asiatique de 1997 – 1999 a jeté sur les mers des laissés pour compte de l'essor économique).

La piraterie est souvent liée au terrorisme maritime. Elle ne s'en distingue que par sa volonté de ne pas laisser de traces, d'éviter les médias et reste limitée territorialement. Les terroristes au contraire veulent capter l'attention des médias et faire le plus d'effets possible afin de générer un sentiment de menace, une psychose de peur, même si les dégâts ne sont pas les plus importants.

La piraterie peut servir à financer des attaques terroristes ou fournir des moyens d'action, elle peut également au cours d'une même opération devenir terroriste. Citons à titre d'exemple le cas du MV SEMLOW. Ce cargo qui transportait 850 tonnes de riz, est arraisonné dans les eaux somaliennes à la fin du mois de juin 2005 par un commando de pirates. Ils demandent d'abord une rançon au propriétaire du navire, puis s'adressent ensuite au World Food Programme en lui intimant l'ordre d'arrêter toute livraison d'aide humanitaire à la Somalie sans quoi ils ne relâcheraient pas le navire.

Les navires marchands et notamment pétroliers constituent des cibles pour les terroristes des mers. La rentabilité du commerce maritime impose de transporter au quotidien des millions de tonnes de marchandises et notamment 30 millions de barils de pétrole sur les mers et les océans.

La taille et le nombre des pétroliers est un facteur à prendre en considération et qui amplifie l'impact d'une attaque terroriste. La capacité globale de la flotte pétrolière a atteint au début du XXIème siècle 285 millions de tonne (contre 14,7 millions en 1970), pour des navires dont les plus grands peuvent transporter jusqu'à 300 000 tonnes de pétrole.

Tous ces bâtiments naviguent à proximité de pays instables sur les côtes desquels les terroristes peuvent organiser leurs bases. Selon le Bureau Maritime International « *Le risque d'attaque de navires à proximité des côtes somaliennes s'est accru pour passer d'une possibilité à une certitude* ». Les côtes ouest

africaines connaissent une situation similaire. Ces zones connaissant déjà un fort taux de piraterie font également de la place pour les terroristes en eaux profondes. Cependant, les points les plus dangereux restent ceux dont la configuration physique les rend propices aux attaques et qui sont malgré cela des points de passage obligés des routes maritimes : le détroit d’Hormuz, de Malacca, de Bâb-el-Mandeb et le canal de Suez.

### 212 – *Quelles conséquences pour notre approvisionnement*

L’éloignement de ces menaces peut laisser penser que les conséquences sont minimales pour notre pays et notamment pour notre économie. Mais la destruction d’un navire ou des dommages causés peuvent avoir des conséquences indirectes insoupçonnées.

La France dépend en grande partie pour son approvisionnement en énergie fossile (gaz et pétrole) de la mer. Les tableaux ci-après montrent par zone les parts respectives d’approvisionnements et la part d’énergie transportée par la mer. Ils permettent de se rendre compte notamment que nous dépendons des approvisionnements maritimes pour 63,7 % pour le pétrole brut, et à hauteur de 41,2 % pour le gaz. Ce mode de transport requiert donc une très grande importance pour notre approvisionnement énergétique.

#### Importations de pétrole brut selon l’origine (y compris les condensats)

	2003	2004	2005	2005
	Part en %			Mt
<b>Grandes zones</b>				
Moyen-Orient	24,7	27,2	26,6	22,4
Mer du Nord	31,1	30,0	26,3	22,2
CEI	20,6	22,5	23,2	19,5
Afrique du Nord	11,6	12,2	12,1	10,2
Afrique (autre)	10,3	7,3	10,6	8,9
Autres	1,8	0,8	1,3	1,1
<b>Total</b>	100	100	100	<b>84,2</b>
<i>dont OPEP</i>	40,9	41,0	40,2	33,9
<i>dont transporté par la mer</i>	76,7	76,7	75,8	63,7

#### Importations de gaz naturel selon l’origine (en TWh)

	2003	2004	2005	Part en 2004	Part en 2005
Norvège	142	143	124	27,8 %	23,1 %
Russie	115	107	105	20,7 %	19,5 %
Pays-Bas	78	98	87	19,1 %	16,2 %
Algérie	109	65	86	12,5 %	16,0 %
Autres	47	103	135	19,9 %	25,2 %
<b>Total</b>	<b>491</b>	<b>516</b>	<b>538</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>
<b>dont par mer</b>	<b>156</b>	<b>168</b>	<b>221</b>	<b>32,4 %</b>	<b>41,2 %</b>

La rupture des flux pétroliers peut avoir un large impact sur le coût du pétrole mais peut aussi provoquer une récession régionale. Une attaque simple comme celle du pétrolier Limbourg au mois d'octobre 2002 peut avoir de faibles coûts directs.

Au niveau de ses stocks, la France doit honorer deux engagements en matière de stocks stratégiques pétroliers. Au titre de l'Union Européenne elle doit posséder 90 jours de consommation pétrolière, et au titre de l'Agence Internationale de l'Energie 90 jours d'importation nette. Elle possède des stocks supérieurs à ses obligations. La perte de la cargaison d'un pétrolier n'a donc pas de grandes conséquences directes en France, les plus grands pétroliers ne représentant qu'à peine une journée de nos besoins nationaux en pétrole brut.

Si une telle attaque n'engendre que des petites perturbations sur le commerce pétrolier, il ne faut pas sous-estimer les conséquences indirectes. Suite à l'attentat contre le Limbourg les assureurs ont triplé le coût des polices pour les navires faisant route vers les ports du Yémen. Cela a conduit certains armateurs à supprimer les liaisons avec ce pays ou des pays voisins, et a entraîné un chômage technique pour près de 3000 yéménites. Certaines sources estiment les pertes à près de 15 millions de dollars par mois et après une période de 6 mois à 1 % du PNB du Yémen. Il y a donc des risques de déstabilisation régionale qui elle peut avoir des conséquences sur notre territoire notamment par des afflux d'immigrés, comme nous le verrons dans le prochain chapitre.

De plus, une organisation terroriste qui est capable de s'emparer d'un pétrolier détient alors un outil capable de créer un véritable Armageddon en plus des gains pécuniaires que cela pourrait lui procurer. En raison des effets tant écologiques qu'économiques, ils détiendraient également un moyen de chantage important face au(x) gouvernement(s) concerné(s). Les effets politiques pourraient être encore plus importants, car une catastrophe viendrait compliquer la situation d'un gouvernement qui n'aurait pas su prendre les bonnes décisions. Cette menace peut enfin créer une vague de sentiment de peur et discréditer un gouvernement pour son inefficacité supposée.

## **22 – Les afflux de réfugiés**

La zone méditerranéenne est particulièrement sensible aux afflux de réfugiés qui viennent y trouver une terre de transit ou de destination. Cette immigration utilise les moyens de transport qu'elle trouve et notamment le moyen maritime. Rappelons que c'est l'échouage de l'East Sea sur la plage de Boulouris au cours de l'année 2004 alors qu'il transportait des immigrants illégaux qui a provoqué le réarmement des sémaphores.

Ces personnes proviennent en général de pays pauvres et viennent chercher de quoi vivre dignement dans les pays développés. Elles recherchent de meilleures opportunités économiques, mais peuvent également fuir la guerre, la persécution, la violence et les catastrophes. Ces dernières années on a pu constater l'implantation de nouvelles communautés de réfugiés, ainsi qu'une augmentation corrélative de la criminalité dans les zones correspondantes. Celle-ci est due notamment au fait que ces immigrants sont prêts à tout pour survivre, que les moyens de subsistance soient légaux ou non.

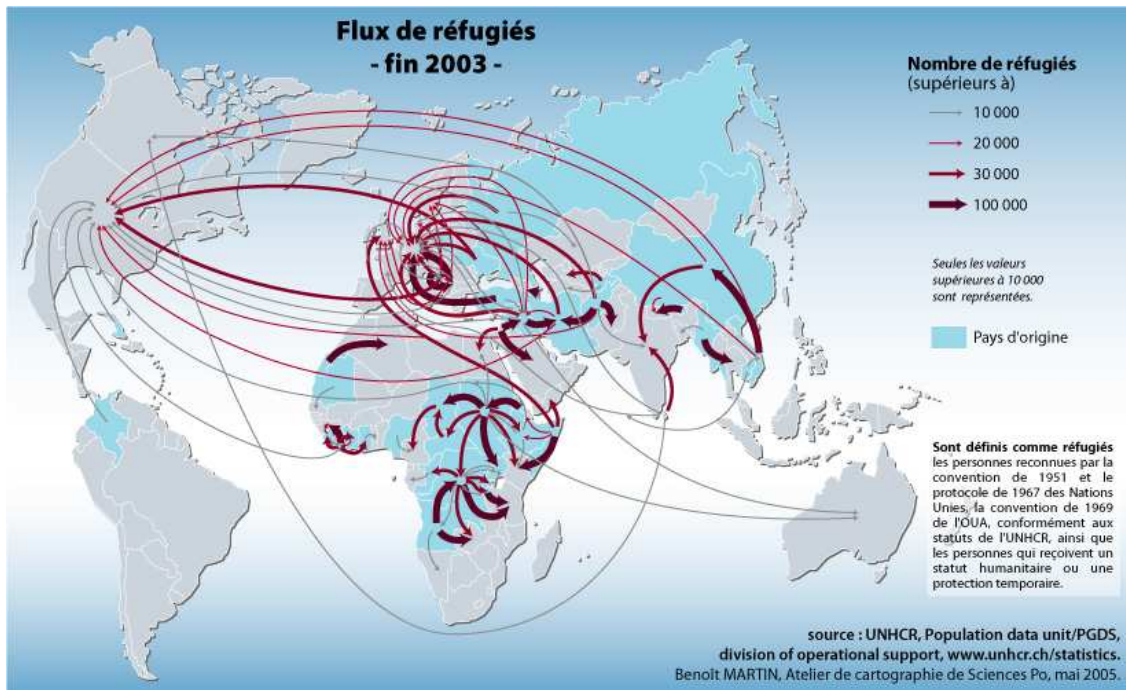
C'est aussi une source de main d'œuvre bon marché et corvéable à merci, qui peut se faire exploiter par des employeurs sans scrupule, exploitation qui peut s'assimiler à de l'esclavage moderne. Car la main d'œuvre étrangère dans les secteurs des entreprises formelles ou clandestines existe. Ceci a pour effet d'augmenter le trafic illégal de personnes, le recrutement malhonnête, les enlèvements forcés et le commerce des adultes et des enfants. Si on peut alors compter les immigrés illégaux parmi les victimes, il n'en reste pas moins que c'est le marché du travail local qui peut être perturbé. Citons à titre d'exemple une affaire judiciaire récente. Il s'agissait en l'espèce d'un maraîcher non imposable qui employait des immigrés clandestins non déclarés qu'il payait 5 euros de l'heure pendant 10 à 15 heures quotidiennes. 650 000 euros en liquide ont été saisis à son domicile et autant sur ses comptes bancaires. Ce cas triste et scandaleux est représentatif de l'exploitation qui peut être faite d'immigrants clandestins. Sans être banal, il n'est malheureusement pas isolé, et porte atteinte non seulement à l'emploi local, mais aussi à l'économie et à la concurrence locales.

Outre les réseaux clandestins qui organisent les voyages, l'immigration illégale est un facteur de déstabilisation dans la mesure où un afflux de réfugiés provoque des problèmes sanitaires (épidémies, maladies non soignées par manque d'accès aux soins...), des problèmes d'hébergement insalubre (squats, locations insalubres...), du travail illégal voire de l'esclavagisme moderne (10 % des travailleurs illégaux sont des étrangers en situation irrégulière) et peut favoriser l'émergence de réseaux d'économie souterraine ou de prostitution... Rappelons-nous les problèmes d'ordre public à Sangatte, dus au regroupement d'étrangers en transit pour le Royaume Uni.

Pour l'année 2006, 1101 étrangers en situation irrégulière ont été interpellés sur la région Provence Alpes Côte d'Azur. Parmi ceux-ci 40 % ont été reconduits à la frontière. Cette même année au centre de coopération policière et douanière de VINTIMILLE, 1145 personnes ont été réadmisses en Italie. Parmi celles-ci, 932 ont été effectivement réadmisses, 70 ont fait l'objet d'un refus et 43 réadmissions ont été annulées. Ces chiffres montrent que l'immigration illégale est un réel problème notamment dans la zone méditerranéenne et que les flux d'immigrants existent et sont constants.

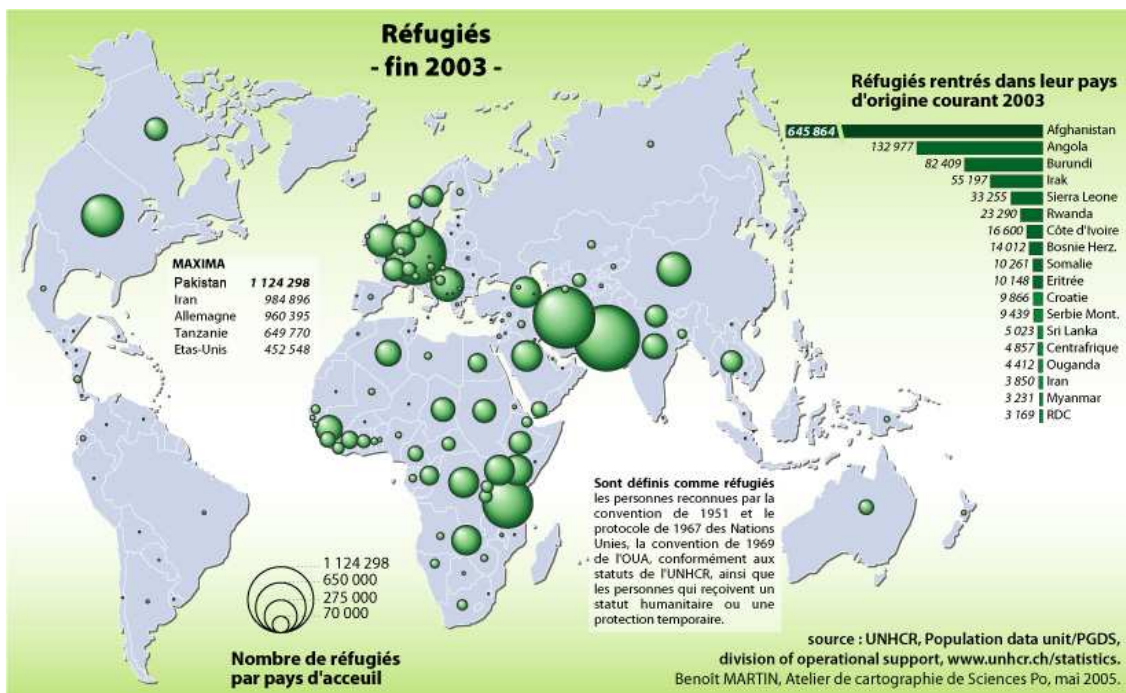
Si les afflux massifs de réfugiés sont difficiles à détecter, les indicateurs de conflit, tels que la répression des minorités, les conflits ethniques et les guerres internes sont des facteurs de prévision du nombre de migrants forcés. C'est la théorie développée par Stephen Castles et Sean Loughna, du Centre d'études sur les réfugiés de l'université d'Oxford, qui ajoutent que « *chaque mouvement migratoire étant le résultat d'une interaction dynamique entre une multitude de facteurs, les causes économiques et politiques ne sont pas opposées, mais forment un continuum.* »

La carte ci-dessous (9) nous montre les flux mondiaux pour l'année 2003 et met en évidence la place centrale occupée par l'Europe occidentale. Si la France peut paraître épargnée par rapport à certains de ses voisins, elle reste néanmoins un pays de destination mais aussi un pays de transit.



(9)

La carte suivante (10) confirme quant à elle que la France reste un pays d'accueil pour nombre de réfugiés, ce en quoi elle reste fidèle à sa tradition.



(10)

Nos départements, territoires et collectivités d'outre-mer sont encore plus concernés que la France métropolitaine et constituent même des destinations faciles et de choix pour les candidats à l'exode, car ils possèdent l'image d'eldorados dans leurs zones d'implantation. Les territoires les plus sensibles sont la Guyane, la Guadeloupe et Mayotte. Ce premier département est implanté au milieu de pays en voie de développement dont il n'est séparé que par une rivière (l'Oyapok). Il attire la convoitise de surinamiens ou de brésiliens venus chercher fortune en Guyane. L'archipel guadeloupéen connaît une situation similaire. Produisant, tout comme la Martinique son île sœur, le plus fort produit intérieur brut de l'archipel antillais, elle

attise la convoitise des populations voisines plus pauvres et dont elle n'est séparée que de quelques miles nautiques, mettant ainsi l'espoir d'une vie meilleure à portée de yole<sup>8</sup>.

Enfin, la situation de Mayotte, qui est de loin la plus problématique, se distingue par le fait qu'elle accueille des réfugiés fuyant la situation politique de républiques autonomes voisines, et notamment des Comores où les anjouanais ont déjà réclamés leur sécession d'avec cette république islamique et leur rattachement à la république française. Cette immigration pose des problèmes d'ordre public et occasionne des manifestations publiques contre les immigrants. Elle est de plus difficile à cerner avec exactitude, cependant au cours de l'année 2006 ce sont 103 embarcations qui ont été arraisonnées. Elles transportaient 2 300 candidats à l'immigration. De plus, il existe un chiffre noir qui est le nombre des immigrants qui n'ont pas pu être interpellés et de ceux qui ont péri en mer au cours du voyage. La situation est rendue délicate d'une part par la difficulté à rendre le dispositif totalement étanche, et d'autre part par la convention SOLAS qui impose le recueil des naufragés et des passagers en péril. Dès lors qu'ils se trouvent sur un bateau français, ils sont alors en France. Les dispositifs mis en place sont de plus en plus efficaces, mais les autorités sont maintenant confrontées à la capacité à expulser les immigrants.

---

<sup>8</sup> Embarcation traditionnelle antillaise

Bordée par trois mers, ayant accès à tous les espaces maritimes du monde, la France dispose de la seconde zone économique exclusive mondiale avec 11 millions de kilomètres carrés. Malgré de fortes traditions maritimes, les français ne semblent guère connaître les enjeux que représente le domaine maritime. Symbole de vacances et d'exotisme, la mer pour les français, selon Eric Tabarly, « *c'est ce qu'ils ont dans le dos lorsqu'ils regardent la plage* ».

C'est pourtant un espace géopolitique qui prend de plus en plus d'importance et où se jouera dorénavant l'histoire du monde. C'est aussi dans l'immédiat un espace d'où proviennent des menaces importantes pour notre sécurité intérieure.

Ces menaces peuvent nous atteindre directement. Qu'il s'agisse du terrorisme maritime frappant sur notre territoire ou des trafics, notamment de stupéfiants, les espaces maritimes drainent des menaces émergentes dont les méthodes évoluent par l'utilisation de moyens de plus en plus performants, de plus en plus furtifs et de plus en plus ingénieux.

Notre sécurité intérieure peut également être atteinte par les espaces maritimes eux-mêmes à travers les risques inhérents qu'ils représentent (accidents de circulation maritime et atteintes à l'environnement) mais aussi par l'insécurité liée à l'urbanisation de notre littoral.

Enfin, les menaces lointaines (terrorisme, guerres, piraterie, exodes massifs) ne doivent pas nous laisser indifférents car elles peuvent avoir des conséquences plus ou moins pressantes et plus ou moins directes sur notre sécurité ou notre stabilité interne.

Après l'étude de ces menaces la mer peut de nouveau apparaître comme un milieu hostile, malsain peuplée de créatures féroces ou de pirates sanguinaires. Cette représentation digne de pensées moyenâgeuses n'a plus lieu d'être. La mer a aujourd'hui un rôle majeur dans notre stratégie politique, économique et militaire. Il est donc impératif de lutter contre les atteintes qu'elle peut nous apporter afin de mieux profiter des avantages dont elle nous gratifie.

Des politiques de sécurité et de sûreté maritime ont ainsi été élaborées. Elles se doivent d'avoir une dimension globale (elles doivent agir sur tous les aspects des menaces), internationale (elles ne peuvent se contenter de rester à proximité des côtes d'un seul Etat) et interopérable (elles doivent se prolonger sur terre, ou inversement les politiques de sécurité et de sûreté terrestres doivent se prolonger en mer).

## Deuxième partie :

### LES POLITIQUES DESTINEES A LUTTER CONTRE CES ATTEINTES

L'ensemble de ces atteintes, concrétisées notamment par des attaques telles que celle sur l'USS Cole ou sur le Limbourg ou par les attentats du 11 septembre 2001 ont entraîné un renversement complet des perspectives maritimes et ramené au premier plan la fonction stratégique de protection dans laquelle les concepts tels que la sauvegarde maritime s'inscrivent désormais.

Il est donc clairement apparu que la sécurité, qui concerne la prévention des accidents de mer et le traitement des conséquences de ces accidents, et la sûreté des activités maritimes, qui vise à lutter contre les actions et trafics illicites, devenaient des conditions préalables à l'objectif de création de richesses sur mer comme sur terre, en métropole autant qu'outre-mer. Elles correspondent toutes deux à des aspirations légitimes des populations afin de préserver la sécurité intérieure contre les menaces et les atteintes exposées dans la première partie.

Les Etats se sont d'abord organisés afin de mettre en place des dispositions légales visant à lutter contre ces atteintes sans pour autant limiter le principe de liberté des mers. La plus déterminante dans ce domaine est la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM ou convention de Montego Bay) adoptée en 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Bien que non ratifiée par les Etats-Unis, qui ont pourtant activement participé à son élaboration, ce texte reste une référence certaine pour le droit maritime international. Outre les définitions des eaux nationales et internationales, elle définit notamment les infractions de piraterie et les conditions d'intervention des bâtiments de guerre ou d'Etat.

Signée le 10 mars 1988, la convention de Rome (dite Suppression of Unlawful Acts ou SUA), qui a abouti au protocole de Londres le 14 octobre 2005, introduit de nouvelles infractions pénales (terrorisme, trafic maritime d'armes nucléaires, biologiques ou chimiques) et facilite la coopération des Etats lors des procédures d'arraisonnement en pleine mer.

Ces conventions montrent la volonté des nations de lutter contre la criminalité maritime et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes. Elles fournissent une base légale pour les politiques nationales.

C'est le cas des Etats-Unis qui ont rapidement mis en place une politique maritime qui peut servir d'exemple. Elle est globale, intégrée et internationale, car des menaces, notamment terroriste, imposent une coopération internationale et une maîtrise la plus grande possible des espaces maritimes. La France n'est pas en reste dans ce concept et développe une politique originale de sauvegarde maritime. Cependant, inclus dans l'espace européen, notre conception ne peut se développer sans un partenariat et une dimension européenne.

## I – LA POLITIQUE AMERICAINE DE SECURITE ET DE SURETE MARITIME : UN EXEMPLE GLOBAL ET INTERNATIONAL

La stratégie nationale des Etats-Unis pour la sauvegarde maritime (NSMS 50) a été signée par le président Bush et diffusée le 21 septembre 2005. Cette directive souligne officiellement l'importance des enjeux maritimes dans les préoccupations de sécurité nationale. Cette approche nouvelle qui pourrait être qualifiée de sauvegarde maritime mondiale devrait pouvoir fournir de nouvelles opportunités de coopération entre alliés dans les domaines de la technique, de l'industrie, du renseignement en amont et de l'emploi des forces navales.

L'étude de la politique américaine de sécurité et de sûreté maritime est donc intéressante en ce sens. Son objectif est « *d'empêcher l'usage de l'espace maritime par les terroristes, les criminels et les Etats hostiles et ainsi contrer les menaces visant la sécurité des Etats-Unis, de son peuple et de son économie* »<sup>9</sup>. Pour cela la marine américaine doit « *approfondir la coopération avec les forces maritimes des partenaires potentiels et déployer des forces navales suffisamment importantes, mobiles et aux capacités militaires supérieures pour dissuader toute menace ou détruire tout ennemi* »<sup>9</sup>. Cette stratégie associe le secteur privé aux agences fédérales américaines et insiste sur la coopération internationale.

### **11 – Les objectifs stratégiques de la politique américaine**

L'objectif stratégique est le volet maritime de mesures globales destinées à contrer les menaces que font peser les Etats défaillants en matière d'instabilité économique, d'immigration illégale, de crime organisé et de terrorisme. Les dispositifs maritimes doivent également participer à la lutte contre la prolifération d'armes de destruction massive.

Trois principes généraux prévalent. Il s'agit d'abord de la liberté de circulation sur les mers et de l'accès aux ports. Le second principe est de faciliter et de préserver les échanges commerciaux, et enfin d'interdire l'accès du territoire américain aux biens et aux personnes indésirables tout en permettant la perméabilité des frontières pour les mouvements souhaités.

Ces principes (antinomiques pour certains ; protection et perméabilité) ont permis de déterminer les objectifs suivants.

Le premier consiste à empêcher les actes terroristes et criminels. Cela impose une prise en compte des menaces mais aussi de la globalité du milieu maritime. Si les terroristes ne peuvent être dissuadés d'accomplir leur acte, il faut les intercepter au plus loin du territoire américain.

Le second objectif est la protection des populations et des infrastructures contre une attaque terroriste. Il a été confié au département de la sécurité nationale (Department of Homeland Security). Cette agence doit notamment coordonner la mise en œuvre de mesures de protection tant de la part des administrations que des acteurs privés. Elle doit pour cela identifier la menace et diffuser l'information, fournir des règles pour réduire les vulnérabilités et des moyens d'une défense multicouche.

---

<sup>9</sup> NSMS 50

Remédier rapidement à d'éventuels dégâts causés par une attaque ou par une catastrophe naturelle est le troisième objectif.

Enfin, la protection de l'océan et de ses ressources en particulier dans les zones d'exclusivité économique (ZEE) forme un objectif qui impose le développement des coopérations régionales.

## **12 – Les actions stratégiques**

Cinq actions stratégiques ont été présentées et développées :

1. renforcer la coopération internationale ;
2. maîtriser les informations d'ordre maritime ;
3. prendre en compte les mesures de sécurité dans les pratiques commerciales ;
4. déployer une défense en couche ;
5. assurer la continuité du système de transport maritime.

Cette politique insiste sur le nécessaire renfort de la coopération internationale et de la sauvegarde maritime. L'économie mondiale est de plus en plus intégrée, aussi les Etats-Unis entendent développer la coopération entre les nations et les organisations internationales qui partagent les mêmes intérêts et les mêmes préoccupations. Il faut établir des procédures internationales adaptées pour permettre le contrôle des cargaisons et des équipages et l'identification des armateurs. Cela a donné naissance à des mesures concrètes telles qu'une organisation mondiale des douanes (échanges entre douanes, labellisation de ports qui permet des contrôles moins poussés pour les navires qui en proviennent), mais aussi la généralisation des systèmes d'identification et de suivi automatique des navires (code ISPS).

D'autre part la finalité de la sauvegarde maritime est réaffirmée : détecter et combattre toute activité susceptible de menacer la protection, la sécurité, l'économie et l'environnement des Etats-Unis. Cela passe par une connaissance des menaces et de l'adversaire (capacités, organisation, idéologie, vulnérabilité, centre de gravité...) et par une vigilance accrue et soutenue. Pour cela les efforts en matière de renseignement seront soutenus, notamment par une coopération plus efficace avec les partenaires et une diffusion partagée et intégrée.

Enfin, la continuité du transport maritime sera assurée pour maintenir les échanges commerciaux indispensables et les capacités de défense nationale en cas d'attaque terroriste majeure ou de toute autre agression.

## **13 – Huit plans cadres pour mettre en œuvre cette stratégie**

Publiés à partir du mois d'octobre 2005, ils sont destinés à mettre en œuvre cette stratégie nationale pour la sécurité maritime.

1. Le **plan national pour la maîtrise des informations d'ordre maritime** (Maritime Domain Awareness ou MDA) : il vise à la connaissance de l'ensemble des activités liées au domaine maritime et aéromaritime qui peuvent avoir un impact sur la sécurité nationale, l'activité économique et la protection de l'environnement.

2. Le **plan d'intégration des renseignements d'intérêt maritime** recense tous les moyens existants pour intégrer les renseignements au vu des menaces potentielles.
3. Le **plan de réponse aux menaces** qui répartit les rôles et les responsabilités.
4. La **stratégie de projection et de coordination internationale** qui sert de cadre pour coordonner les initiatives entreprises avec les gouvernements étrangers et les organisations internationales, ou pour solliciter un soutien international.
5. Le **plan de remise en état des infrastructures maritimes** recommande des procédures et des actions pour rétablir la disponibilité des installations suite à une attaque ou à une catastrophe.
6. Le **plan de sécurisation du système de transport maritime** vise à améliorer la réglementation nationale et internationale dans le domaine maritime.
7. Le **plan de sûreté du commerce maritime** établit un plan d'action pour sécuriser l'ensemble de la chaîne commerciale maritime.
8. Le **plan de sécurité intérieure** qui sert de cadre aux agences non fédérales impliquées dans la sécurité maritime.

Ces huit plans viennent compléter la stratégie nationale américaine pour former un ensemble cohérent, intégré, global et mondial. Il repose sur des moyens traditionnels tels que la marine américaine, mais dispose aussi de forces et d'initiatives particulières.

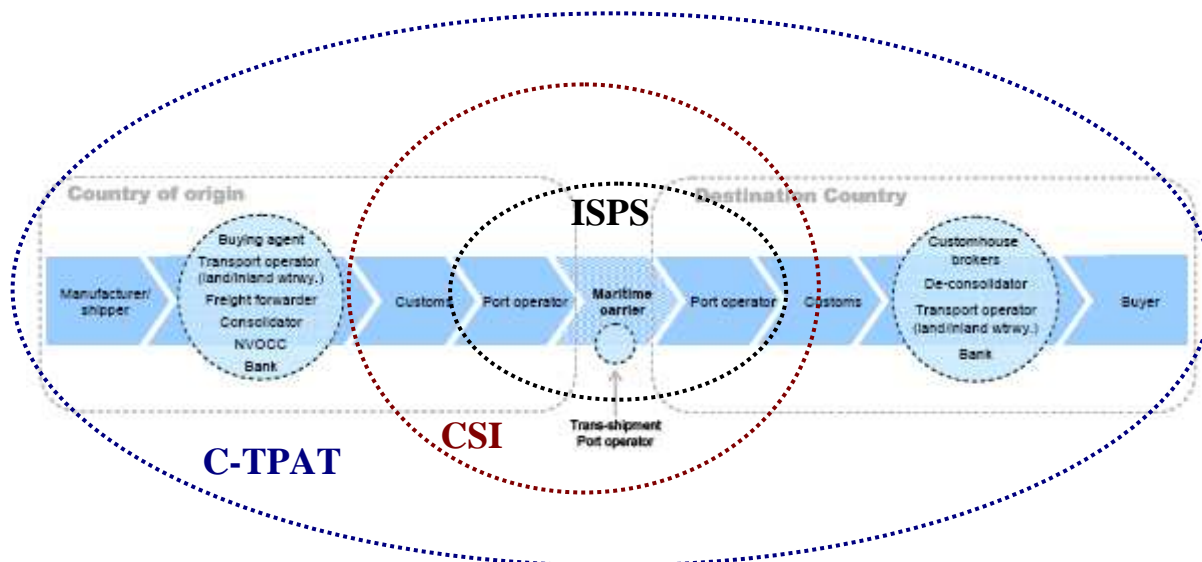
Le corps des Coast Guards créé en 1915 est rattaché au ministère de la sécurité intérieure dans le courant de l'année 2003. Fort de 39 000 militaires d'active, de 8 100 réservistes et de 7 000 civils il arme 254 navires de tous types et 220 aéronefs. Il peut être considéré comme la huitième marine du monde. Le corps des Coasts Guards a compétence pour l'ensemble des missions qui échoient à l'Etat fédéral. Au contrôle les eaux territoriales (taxe et immigration clandestine) s'est adjoint le sauvetage en mer, l'aide à la navigation (phares et balises) et le contrôle de sécurité des navires. Ce corps est également responsable de l'assistance et du contrôle des pêches, de la lutte contre la pollution, de la sécurité des ports, de la régulation du trafic maritime mais aussi des enquêtes sur les sinistres en mer et même des relevés météorologiques et océanographiques. Depuis son rattachement au département de la sécurité intérieure, il est responsable de la lutte contre le terrorisme dans le domaine maritime.

A cette politique maritime, les Etats-Unis joignent des initiatives particulières dont la Container Security Initiative (CSI) qui vise à assurer un meilleur contrôle des chargements à destination du territoire américain et qui repousse ainsi la zone de sûreté américaine au-delà de l'espace maritime. Cette initiative repose sur l'idée que plus le contrôle se fera en amont, plus il sera efficace et meilleure sera la sûreté en découlant. Elle prévoit le déploiement d'officiers américains dans les ports étrangers, au préalable habilités par les autorités américaines, qui inspecteront les conteneurs avant leur chargement à destination des Etats-Unis. Les armateurs doivent déclarer leur cargaison 24 heures avant le chargement, et le principe de réciprocité s'applique pour l'ensemble des données ainsi recueillies.

Le programme Custom-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) s'adjoint à cette stratégie multicouche de sécurisation. Il prend en compte toutes les étapes du processus commercial, de la production aux transports en passant par les importations puis la distribution. Il vise les segments non couverts

par la CSI. C'est d'abord un partenariat associant les industriels et les professionnels du transport qui s'engagent à mettre en place des mesures de contrôles et de suivi des biens, notamment en se soumettant aux évaluations des douanes américaines. En contre partie le C-TPAT offre des avantages aux entreprises et notamment un passage plus rapide à la frontière.

Le schéma ci-après (11) montre les zones respectives d'action du CSI et du C-TPAT sur la chaîne internationale d'acheminement des conteneurs et permet de se rendre compte que l'ensemble de la chaîne est contrôlée par les autorités américaines.



Enfin, on ne peut évoquer la politique de sécurité et de sûreté maritime américaine sans évoquer sa dimension et sa nécessaire coopération internationale. Elle s'illustre dans l'article du vice-amiral Morgan, responsable de la division opération et stratégie de l'état-major de la marine, intitulé « *La Marine aux Mille Navires, un Réseau Maritime Mondial* » paru au mois de novembre 2005. Il y décrit une coopération des marines du monde visant à maîtriser les informations d'ordre maritime, à prépositionner les moyens navals pour prévenir les crises. Cette ambition s'inscrit dans la démarche du MDA et la dépasse par la magnitude de l'outil naval.

Bien que n'ayant toujours pas ratifié la CNUDM, les Etats-Unis ont œuvré auprès de la communauté internationale et plus particulièrement au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour que de nouveaux instruments juridiques et techniques soient adoptés afin de renforcer la sûreté en mer. Il a donc été initiée une démarche de sûreté construite autours de deux axes majeurs.

Le premier concerne la protection des approches maritimes, afin que l'Etat côtier puisse prévenir toute attaque venant de la mer. Il instaure notamment le code ISPS (International Ship and Port Facility Security Code, qui vise à protéger les infrastructures portuaires), l'AIS (Automatic Identification System, qui correspond au transpondeur de la navigation aérienne et émet des informations à moyenne portée) et enfin le LRIT (Long Range Identification Tracking System, qui n'équipe que certains navires et transmet en permanences des informations à longue portée).

Le second concept consiste à faciliter notamment légalement l'intervention en haute mer des navires de guerre et d'Etat afin de lutter le plus en amont possible contre les réseaux terroristes. Complétant la

convention de Rome, l'Initiative de Sécurité contre la Prolifération (PSI, déclaration de Paris du mois de septembre 2003) vise à apporter une réponse concrète et non exclusivement militaire contre la menace de la prolifération des armes de destruction massive. Si en l'absence d'une autorisation préalable de l'Etat du pavillon ou d'une résolution du Conseil de Sécurité des Nations Unies l'initiative PSI ne peut donner un fondement juridique à une intervention en haute mer, elle permet de renforcer la coopération internationale par un échange plus efficient d'informations.

Les Etats-Unis ont mis en place une politique de sécurité et de sûreté maritime qui s'avère globale, mondiale et intégrée. Elle fait largement appel à la coopération ce qui a permis d'influencer la communauté internationale pour adopter des mesures allant vers la nécessité de plus de sécurité et de sûreté dans le domaine maritime.

La France, quant à elle, a mis en place une politique de sécurité et de sûreté maritime originale qui n'en reste pas moins globale mais qui doit intégrer la politique européenne en la matière.

## **II – LA POLITIQUE FRANÇAISE DE SECURITE ET DE SURETE MARITIME : UNE GLOBALITE QUI S'IGNORE ?**

### **21 – La politique française : une globalité qui s'ignore ?**

La France est un pays maritime mais qui n'en est pas toujours convaincu. Elle possède d'indéniables atouts et des références maritimes incontestables, qui sont sa surface océane (11 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive) répartie sur tous les océans et une économie maritime caractérisée par une valeur ajoutée de près de 19 milliards d'euros et un effectif d'environ 500 000 équivalents temps plein (dont 320 000 emplois directs). Elle tient cependant une position qui présente de nombreux points de fragilité tenant notamment à sa flotte de commerce (la 27<sup>ème</sup> mondiale) et à un secteur de la pêche fragilisé dans ses choix<sup>10</sup>.

Cette ignorance de la mer se retrouve également dans sa politique de sécurité et de sûreté. Jusqu'au début des années 90, la France ignorait la mer comme facteur d'insécurité et se tournait vers l'est d'où venait directement l'ennemi. Cette menace militaire des forces du pacte de Varsovie dimensionnait le dispositif permanent de protection de nos approches maritimes. La chute du bloc de l'est l'a obligé à revoir sa position et à se tourner vers les océans pour se protéger notamment des menaces exposées en première partie. De plus, elle est placée dans une situation plus vulnérable que bien d'autres nations de même taille. Sa position géographique avec ses deux longues façades maritimes métropolitaines, ses départements et territoires d'outre-mer répartis sur toute la planète l'exposent naturellement à des menaces potentielles survenant de la mer. Elle doit donc adopter une politique maritime intégrée dans ses démarches, coordonnée dans ses actions et globale car le monde maritime, comme ses menaces, est global par nature.

Les besoins de protection ont donc évolué d'une logique prioritaire de défense vers une logique de sauvegarde face à un large spectre de menaces et de dangers diffus, qui s'exercent sur des espaces maritimes vastes, quelquefois lointains et hors de notre zone de responsabilité et qui atteignent notre sécurité intérieure.

La France doit, tant nationalement qu'en coopération, affirmer cette mission régaliennne en tout temps sur tous ses territoires et espaces marins et, pour cela, développer des outils adaptés. La sécurité et la sûreté maritime est principalement l'affaire de l'Etat (action de l'Etat sur la mer avec la sauvegarde maritime et l'action de l'Etat en mer, action de l'Etat en matière de sécurité intérieure), mais aussi, et dans une bien moindre mesure, d'initiatives privées.

#### ***211 - L'action de l'Etat sur la mer***

Si la France est un pays encore essentiellement terrien malgré des traditions et une forte présence maritime, l'Etat agit également sur la mer. Il a mis en place un dispositif tout à fait original qui utilise les moyens nautiques des différentes administrations et services. Bien que le principal acteur reste la marine nationale, l'action de l'Etat en mer permet de coordonner les différents services qui interviennent sur le domaine maritime.

---

<sup>10</sup> Chiffres du rapport du groupe Poséidon

## 1. *L'action de la marine nationale :*

Les missions de la marine nationale sont :

- la dissuasion, à travers la force océanique stratégique et la composante aéroportée de l'aéronautique navale ;
- la prévention des atteintes à notre territoire ou à nos intérêts ;
- la projection des forces sur les théâtres d'opération ;
- la sauvegarde maritime.

S'imposant comme le principal acteur de l'action de l'Etat sur la mer, la marine nationale agit au profit de notre sécurité intérieure dans le cadre de ses missions extérieures mais aussi dans celui de la sauvegarde maritime.

### *Les opérations extérieures de la marine :*

Afin de mener à bien ses missions, la marine doit agir à l'extérieur du territoire national. Dans le cadre notamment de la prévention elle doit exercer une présence vigilante afin d'acquérir le renseignement sur les crises potentielles, d'évaluer la situation et de traiter le cas échéant au plus tôt les crises naissantes. Elle maintient donc une posture de vigilance permanente dans les zones stratégiques pour les intérêts nationaux partout où la France a des intérêts et tout particulièrement dans ses collectivités d'outre-mer, dans ses zones économiques exclusives et dans les eaux où nous avons des accords de défense.

Pour illustrer ces opérations, nous pouvons citer un commandement opérationnel particulier : Alindien. Il s'agit en fait d'un état-major interarmées à la mer qui demeure en permanence à la confluence des problématiques géostratégiques de l'océan indien. Le spectre de ses interventions est très étendu, puisqu'il contribue à la lutte contre la piraterie, à la lutte contre le terrorisme (notamment dans le cadre de la coalition Enduring Freedom), qu'il coopère avec les armées et les forces navales partenaires et enfin qu'il projette des forces armées.

Il s'agit aussi des opérations internationales menées afin de stabiliser ou de pacifier une région du globe.

Citons enfin le Contrôle Naval Volontaire (CNV) mis en place au mois de décembre 2001 qui engage 18 armateurs signataires et la marine nationale dans une coopération à but sécuritaire. Le CNV a pour objet l'extension de la zone initiale de contrôle naval, l'intensification des échanges d'informations et d'appréciation de situation entre la marine nationale et les armements et enfin le renforcement de la manifestation de la présence de la marine nationale opérant dans la zone auprès des navires de commerces des armements signataires. L'échange d'information est mutuel sur les routes des navires de commerce (routes, transits, escales, et toutes les informations utiles) et sur les menaces présentes dans les zones traversées. Le CNV peut être coordonné avec un dispositif intégré dans un cadre international. Suscitant l'intérêt de nos principaux alliés, notamment des américains, le CNV est un exemple qui illustre la coopération existante sur le terrain et la volonté des intervenants du monde maritime de lutter contre les menaces à la sécurité.

Nous avons vu dans la première partie que ces menaces lointaines de nos intérêts ou ces conflits étaient à même de générer une perturbation de notre stabilité intérieure, et partant de notre sécurité intérieure (1<sup>ère</sup> partie, chapitre II). Aussi et bien que dans ce cadre la marine agisse au plus loin du territoire national, elle n'en agit pas moins pour notre sécurité intérieure. Elle participe en effet au règlement des conflits naissants ou en cours, à la pacification de certaines zones (au moins durant sa présence) et à la protection de nos intérêts, qu'ils soient à l'étranger, dans une collectivité d'outre-mer, ou bien encore en mer.

*La sauvegarde maritime :*

C'est le cadre dans lequel s'inscrivent les opérations menées par la marine pour faire face à toutes les menaces susceptibles de venir de la mer (terrorisme, trafics, piraterie, immigration illégale...), pour assurer la défense des droits souverains de la mer et la maîtrise des risques liés à l'activité maritime (accidents de mer, pollution...). La sauvegarde maritime (sauver et garder) recouvre quatre grands domaines d'action : la sûreté de la défense, l'exercice de la souveraineté et des pouvoirs souverains de l'Etat dans nos eaux territoriales et nos ZEE, la maîtrise des risques liés à l'activité maritime dans les eaux territoriales et au-delà et enfin la contribution à l'exercice des polices spécifiques en mer. Englobant la défense du territoire à partir de la mer ainsi que la défense et la protection des intérêts de la France, en mer et à partir de la mer, elle représente pour la marine nationale 28 % de son activité.

La sauvegarde maritime dépasse donc le cadre de l'espace national. Monsieur Jean-Pierre Raffarin, alors premier ministre, s'exprimait ainsi à l'institut des hautes études de la défense nationale le 14 octobre 2002 : « *Nos frontières de sécurité ne coïncident plus avec nos frontières géographiques. Elles vont bien au-delà et bien au deçà, là où s'exerce la menace terroriste* ». Cette notion internationale s'est illustrée plusieurs fois en pratique, citons à titre d'exemple l'arraisonnement du *Monica* au mois de mars 2002 (trafic d'immigrés ayant fait l'objet d'une opération navale à partir de renseignements obtenus sur la scène internationale et de la mise en application de l'article 110 de la CNUDM), ou celui du *Winner* le 13 juin 2002 (trafic de stupéfiants, arraisonnement effectué à partir de renseignements internationaux et sur la base de l'article 108 du CNUDM).

Pour remplir ces missions, la marine met en œuvre un dispositif permanent de surveillance et d'intervention permettant de prévenir ou de traiter une large gamme de menaces, risques ou infractions se déroulant en mer ou provenant de la mer. Cette posture permanente repose sur trois piliers qui sont le renseignement d'intérêt maritime (d'un nouvel ordre à la fois de « police » et de « défense », et à la fois national et international), un réseau d'information et une capacité d'action continus depuis les zones littorales jusqu'en haute mer (sémaphores, patrouilles de navires et d'aéronefs en collaboration avec d'autres administrations, déploiements réguliers au large) et enfin une chaîne de commandement qui soutient l'action dirigée par les préfets territoriaux ou maritimes ou les délégués du gouvernement outre-mer.

La marine consacre à cette mission des moyens spécialement dédiés (patrouilleurs et aéronefs de service public), mais toutes ses formations sont susceptibles d'y contribuer.

Dans le cadre de la sauvegarde maritime, la marine nationale agit tant dans nos eaux intérieures que dans les eaux internationales<sup>11</sup>. Elle relève de ce fait de la défense nationale mais aussi de l'action de l'Etat en mer.

Cette action a toutefois ses limites. Sur le plan judiciaire, si les commandants de bâtiments de la marine nationale possèdent des prérogatives équivalentes à celles d'un officier de police judiciaire, ils n'en possèdent ni l'expérience ni la formation, ce qui peut les limiter pour constater les infractions, ne serait ce que sur un plan procédural. De plus, le droit maritime, notamment dans les eaux internationales, limite très fortement leurs possibilités légales.

L'action de la marine nationale, qui possède une capacité hauturière et une aptitude à y conduire des actions militaires, apporte malgré tout dans le cadre de ses missions extérieures ou de la sauvegarde maritime la dimension internationale à la politique de sécurité et de sûreté maritime française. On peut ainsi parler d'une extension du domaine de l'action de l'Etat sur les mers, voire de l'action de l'Etat en mer, en cherchant de la sorte à protéger nos intérêts et notre sécurité intérieure au plus loin, de façon à stopper les menaces bien avant qu'elles n'atteignent notre territoire.

## 2. *L'action de l'Etat en mer :*

L'action de l'Etat en mer recouvre l'exercice par l'Etat de son autorité sur les espaces maritimes. Il s'agit de la mise en œuvre par l'ensemble des acteurs publics de la politique de sûreté et de sécurité maritime décidée par l'Etat. Celle-ci ne saurait avoir lieu de façon désordonnée, aussi le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 organise-t-il l'action de l'Etat en mer.

Le préfet maritime, représentant direct du premier ministre et de chacun des membres du gouvernement, est le représentant de l'Etat en mer. C'est un officier général de la marine nationale, commandant de la zone maritime en métropole, et le préfet de région, de département ou le haut commissaire de la République dans les départements et territoires d'outre-mer. Son action est coordonnée par le Secrétariat Général de la Mer. Le préfet maritime veille à l'exécution des lois, règlements et décisions gouvernementales, et, investi du pouvoir de police générale, a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer, notamment la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites. Les grandes missions de l'AEM sont la souveraineté et la protection des intérêts nationaux, la sauvegarde des personnes et des biens, la sécurité et la sûreté maritimes, le contrôle sanitaire des conditions de travail en mer, la protection de l'environnement marin et la gestion des espaces protégés, du patrimoine marin et des ressources marines, la police fiscale et économique et enfin la lutte contre les activités maritimes illicites.

Il anime et coordonne l'action en mer des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens. Il ne doit pas pour autant faire obstacle à l'exercice par les autorités administratives civiles et militaires, et les autorités judiciaires des compétences spécifiques qui leur sont reconnues. Pour remplir ces missions, il bénéficie du concours nécessaire des services et administrations de l'Etat qui mettent à sa disposition les moyens et

---

<sup>11</sup> Ordonnance n° 2004-1374 du 20 décembre 2004 relative à la partie législative du Code de la défense – Titre II Opérations en mer – Chapitre unique – articles L.1521-1 et suivants.

informations d'intérêt maritime dont ils disposent. Il peut donner des directives aux chefs de ces services qui lui rendent compte de leur exécution. Ces services et administrations sont principalement la marine nationale, la gendarmerie nationale (gendarmerie maritime, qui assure les missions de police en mer et sur terre, et gendarmerie départementale), la douane (surveillance des façades maritimes et des pollutions volontaires), les affaires maritimes (transport maritime et sécurité de la navigation), la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM). A celles-ci s'ajoutent des moyens privés affrétés par la marine nationale pour l'action de l'Etat en mer. Il s'agit principalement de moyens spécifiques de sauvetage (remorqueurs d'intervention d'assistance et de soutien) ou de lutte contre la pollution (bâtiments de soutien et d'assistance et de dépollution).

Il se pose d'ores et déjà un problème de limite de compétence *rationae* mais aussi *loci* entre ces diverses autorités. Alors que le préfet maritime est compétent sur l'ensemble de l'élément liquide de nos eaux territoriales, le préfet terrestre (de département, région ou zone) l'est sur le sol, même s'il s'agit du sous-sol marin. Sa compétence se trouve aussi limitée par la matière, notamment judiciaire ou de défense nationale. Il se pose donc la question de la compétence du préfet maritime lors d'opérations amphibies telles qu'elles ont pu avoir lieu lors du 60<sup>ème</sup> anniversaire du débarquement ou du sommet franco-africain de Cannes au début 2007, et de la coordination des moyens terrestres et navals. Aucune réponse réglementaire et définitive n'est donnée. Il s'agit avant tout d'une entente entre les préfets. De plus, d'aucuns se demandent si le préfet maritime est « *the right man at the right place* », du fait qu'il occupe ce poste pour deux ans seulement et que sa formation initiale n'est pas toujours adaptée à cet emploi.

L'action de l'Etat en mer a pour but de protéger nos territoires et nos intérêts dans nos eaux territoriales quel que soit l'endroit du monde où ils se situent. Cette réponse typiquement française a ceci de particulier qu'elle est marquée par la forte implication du ministère de la Défense (marine nationale, gendarmerie nationale) et par une coordination des moyens des autres administrations impliquées. Elle se différencie des autres réponses apportées par les pays voisins, qui regroupent l'ensemble des moyens à la mer dédiés l'action de l'Etat en mer sous l'autorité d'une même administration, comme le sont les gardes-côtes aux Etats-Unis ou au Royaume Unis.

Le dispositif français est efficace grâce à l'implication des moyens de la Défense et de celle des différents acteurs locaux. Il est également peu coûteux par rapport à ce que représenterait la constitution d'une administration garde-côtes.

Pourtant ce dispositif présente des insuffisances qui ont été relevées dans un rapport d'information publié en 2005 par la commission des affaires étrangères et de la défense du Sénat et rédigé par messieurs André Boyer, sénateur du Lot et Jean-Guy Branger, sénateur de la Charente Maritime en 2005. Ce rapport insistait notamment sur une coordination nationale insuffisante au niveau interministériel, en raison notamment de l'absence d'objectifs et d'indicateurs communs et d'une programmation concertée des investissements. Cette insuffisance est confortée par la structure interministérielle et transverse qu'est le secrétariat général de la mer qui ne possède aucun pouvoir décisionnel et encore moins d'arbitrage. Selon les sénateurs, cette faiblesse générale fait peser plusieurs incertitudes sur l'avenir.

En premier lieu, on peut rencontrer un risque de divergence entre les missions propres des ministères et les besoins de l'action de l'Etat en mer qui conduirait à la réduction de la surveillance générale.

Les réformes sont conduites dans les différents ministères sans le crible de l'action de l'Etat en mer. Bien que le secrétaire général de la mer en soit informé, il reste impuissant.

Par ailleurs, toujours selon les sénateurs, il pèserait également un risque sur la coordination avec le niveau communautaire dont la structure en piliers est difficilement compatible avec la complexité du système français. Vu de Bruxelles, le dispositif français d'action de l'Etat en mer apparaît davantage comme une mille-feuille que comme un dispositif véritablement cohérent. Il se heurte de plus à la structure en piliers des compétences de l'Union européenne. La sécurité maritime, la pollution en mer et le contrôle des pêches sont des compétences communautaires (1<sup>er</sup> pilier). Le second pilier traite de l'implication de la marine nationale. Enfin le domaine du troisième pilier concerne les problèmes de drogue, de trafic de migrants et d'une façon générale de gestion des frontières. Il est donc nécessaire de renforcer la coordination interministérielle afin de clarifier les missions.

Enfin, il y aurait également un risque lié aux contraintes budgétaires qui pèsent prioritairement sur les missions les plus périphériques des ministères. Cela plaide pour une imputation des dépenses sur le budget des départements ministériels qui assument la responsabilité politique des missions.

La coordination existante doit être renforcée par la définition des objectifs et des indicateurs communs, par un partage plus efficient des méthodes et du renseignement et enfin, par le renforcement de l'interface terre/mer.

Néanmoins le bilan et le fonctionnement de l'action de l'Etat en mer est satisfaisant. Il permet la mise en place d'un dispositif de surveillance et d'intervention tout au long du littoral français destiné à le protéger contre les atteintes maritimes.

### 3. *Les mesures de sûreté et de sécurité :*

Des mesures de sûreté et de sécurité ont été mises en place par la France afin d'assurer la sûreté et la sécurité du transport maritime et des ports maritimes. Elles comprennent des actions spécifiques de sûreté des navires (et de leur équipage) et des ports, mais aussi des actions spécifiques de la douane.

#### *La sûreté des navires et des ports :*

La première réponse française afin d'assurer la sûreté des navires et des ports est donnée par le plan Vigipirate. Rénové au mois de mars 2003, ce plan permet une évaluation de la menace en fonction de cinq situations de référence, ce qui permet de proposer des niveaux d'alerte qui font l'objet d'une gradation. Il existe ainsi une posture permanente de sécurité et quatre niveaux d'alerte auxquels sont associés des objectifs de sécurité déterminant des postures de sécurité. Ces alertes peuvent être sectorielles ou géographiques et appeler ainsi des réponses spécifiques limitées à un secteur ou à une aire. Il présente donc l'avantage d'une très grande modularité et adaptabilité.

La seconde réponse est donnée par les mesures entérinées par le Comité interministériel de la mer qui s'est tenu le 29 avril 2003. Elles sont destinées à assurer la sûreté des intervenants du transport maritime et adoptent pour cela trois principes qui existent déjà dans les transports aériens. Ce sont :

- la sécurisation des marchandises et la responsabilité des personnes en place ;

- la stérilisation des vecteurs de transport ;
- l'adéquation de l'infrastructure à la sûreté du transport.

Au niveau de la sûreté des navires et des équipages :

Les navires doivent être dotés d'un système automatique d'identification ainsi qu'un système d'alerte, et porter sur la coque et à l'intérieur leur numéro d'identification OMI. Les plans de sûreté des navires doivent être établis et approuvés. Enfin, des officiers de sûreté des navires et des compagnies d'armement sont dorénavant formés.

Quant aux équipages, il existe désormais un système sécurisé d'identification des marins. Une nouvelle pièce d'identité des marins a vu le jour et permet de s'assurer de l'identité et de la qualité des marins tout en facilitant leurs déplacements en dehors du territoire national.

Au niveau de la sûreté des ports :

La législation et la réglementation sur la sûreté portuaire sont refondues. Elles concernent notamment la police portuaire, en permettant une meilleure sécurisation des approches maritimes et terrestres des ports et en renforçant le dispositif actuel par 40 officiers de port supplémentaires. Ces mesures essentiellement pratiques doivent venir combler les graves lacunes sécuritaires qui existaient jusqu'alors. Il s'agit notamment de clôturer les accès terrestres des terminaux à passagers, de les doter de portiques d'inspection et de filtrage, ou de mettre en place dans les ports de Marseille ou du Havre d'équipements de contrôle par rayons X des conteneurs. Elles s'illustrent également par la création en 2006 au sein de la gendarmerie maritime d'une brigade de surveillance portuaire au Havre, qui devrait être le prélude à d'autres créations de ce genre.

*L'action douanière pour la sécurisation des conteneurs :*

Nous avons vu que les Etats-Unis avaient mis en place un programme CSI (Container Security Initiative) destiné à sécuriser le transport des conteneurs qui leur sont destinés sans pour autant attenter à la fluidité des échanges commerciaux. La France pas restée étrangère vis-à-vis de celui-ci.

Afin d'éviter des distorsions de concurrence et de répondre à la demande de coopération formulée par la douane américaine, la douane française a signé avec son homologue américaine, le 28 juin 2002 une déclaration de principes affirmant son soutien à la CSI et prévoyant la présence d'agents de la douane américaine dans les ports français du Havre et de Marseille. En termes commerciaux les enjeux sont importants car le ciblage en commun des conteneurs dans le port de départ permet d'accélérer les procédures de contrôles à l'arrivée aux Etats-Unis.

La douane française apporte un double soutien à la CSI. D'une part elle participe à la mise en œuvre de la politique nationale de prévention et de lutte contre le terrorisme grâce à sa position stratégique en matière d'observation et de contrôle des flux transfrontaliers de personnes, de marchandises et de capitaux, ainsi qu'à la place importante réservée au renseignement dans son action quotidienne. Par ailleurs, s'agissant de la police des marchandises, elle assure le contrôle des supports de détention et de transport. Ce contrôle est renforcé par la mise en place de nouvelles technologies pour suivre les conteneurs et pour détecter les marchandises.

Une étroite collaboration s'est ainsi établie avec la douane américaine. Des contacts permanents sont instaurés par l'intermédiaire d'un attaché douanier français à Washington et d'un attaché américain à Paris. La coopération opérationnelle est facilitée par cinq douaniers américains affectés au port du Havre (d'autres devront l'être au port de Marseille), qui ont notamment permis une importante saisie de 1 100 armes automatiques au port de Charleston le 27 février 2003. Une réciprocité a été mise en place qui se traduit par des échanges d'information et l'envoi de fonctionnaires français aux Etats-Unis.

L'action de l'Etat sur la mer a permis la mise en place d'un dispositif partant de la haute mer et des eaux internationales, jusqu'au plus près de nos côtes. Il est complété par des mesures nationales de sécurité et de sûreté des ports qui vont du renforcement des installations jusqu'à une coopération internationale.

L'Etat mobilise son administration afin de conduire une politique maritime globale, intégrée et internationale. Mais il adapte également sa politique de sécurité intérieure au littoral.

### ***212 – L'action de l'Etat en matière de politique de sécurité intérieure appliquée sur le littoral***

Le littoral français est une zone en plein essor. Nous avons vu qu'il attirait de nombreux habitants permanents, mais aussi de nombreux visiteurs. Cette concentration de population occasionne une délinquance plus élevée que ce soit pour les atteintes aux biens comme pour les atteintes aux personnes.

L'Etat a mis en place une législation pour préserver le littoral des dégradations dues à l'occupation humaine, et notamment limiter son urbanisation (lois littorales, plan d'action pour la Méditerranée, schéma de mise en valeur de la mer, schéma d'aptitude à l'utilisation de la mer, gestion intégrée des zones côtières...). En ce qui concerne la délinquance, une politique générale est mise en place qui profite au littoral et aux variations de population qu'il connaît.

Venant compléter la loi d'orientation et de programmation relative à la sécurité du 21 janvier 1995, la loi n° 2002-1094 du 29 août 2002 d'orientation et de programmation de la sécurité intérieure de 2002 (LOPSI) adopte une démarche plus volontariste et va plus loin que la précédente.

Partant du constat que la sécurité est un droit fondamental et l'une des conditions de l'exercice des libertés individuelles et collectives, elle dispose que « *l'Etat a le devoir d'assurer la sécurité en veillant sur l'ensemble du territoire de la République à la défense des institutions et des intérêts nationaux, au respect des lois, au maintien de la paix et de l'ordre public, à la protection des personnes et des biens* ». Elle définit ensuite des priorités opérationnelles telles que la lutte contre la montée de l'insécurité, contre les zones de non-droit, contre la délinquance des mineurs et enfin contre le développement du trafic de drogues. Elle met en place des structures nouvelles telles que le Conseil de sécurité intérieure, les conférences départementales de sécurité et les conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance.

La LOPSI définit de nouveaux objectifs, de nouveaux indicateurs de l'insécurité et de la sécurité, mais surtout met en place un ensemble de moyens supplémentaires pour soutenir l'action des forces de sécurité intérieure (5,6 milliards d'euros pour les années 2003 à 2007). Ces moyens sont d'abord du personnel

supplémentaire, mais aussi des moyens matériels, des possibilités juridiques renforcées (telles que notamment l'élargissement de la compétence territoriale des officiers de police judiciaire) et enfin de nouvelles organisations des services afin de répondre à l'exigence judiciaire.

Cette loi, qui concerne de façon générale le territoire national et ne vise pas expressément le littoral, a permis aux circonscriptions littorales de mener une action plus efficace contre les menaces et les atteintes venues de la mer (notamment les trafics) ou la délinquance liée à une densité de population plus importante. Les résultats consécutifs à la mise en application de la LOPSI sont probants et ont permis une baisse spectaculaire de la délinquance.

La LOPSI possède également une dimension internationale et européenne. Un de ses objectifs est de « *donner à la France un rôle moteur dans la coopération européenne et internationale en matière de sécurité intérieure* ». Cet objectif vise notamment la lutte contre le terrorisme, le crime organisé, les filières criminelles et l'immigration. Les zones littorales sont particulièrement concernées par ces fléaux pour lesquels la mer joue le rôle d'un vecteur efficace. La coopération internationale pour lutter contre ces atteintes à partir de la terre rejoint la nécessité d'une politique maritime internationale.

La LOPSI a également tenu compte des variations saisonnières de la population. Pour cela elle modifie les règles d'emploi des escadrons de gendarmerie mobile (EGM) et des compagnies républicaines de sécurité (CRS). Partant du postulat que notre démocratie apaisée, que notre pays connaît depuis de nombreuses années, permet de rompre avec la priorité de l'ordre public, et de remettre les effectifs des forces mobiles au profit de la sécurité quotidienne. Sans perdre leur identité ni leur spécialisation dans le maintien de l'ordre, leur plus grande partie doit être prioritairement déployée au profit de la gendarmerie départementale ou des directions centrales de la sécurité publique dans leurs régions d'implantation. L'emploi des EGM et des CRS sont maintenant gérés au niveau régional.

Cette disposition profite directement aux zones littorales qui peuvent ainsi disposer de renfort en personnel au profit de la lutte contre la délinquance. Elle permet une réponse localement adaptée à chaque spécificité régionale et à chaque littoral.

La gendarmerie nationale a quant à elle réorganisé son dispositif d'unités nautiques de la gendarmerie départementale. Destinées à surveiller le littoral à partir de la mer dans la bande des 300 mètres, elles contribuent par leurs observations et leurs interventions à lutter contre la délinquance littorale sur terre et sur mer. Le dispositif de la gendarmerie est maintenant plus cohérent et les moyens mieux répartis.

### ***213 – Les politiques privées***

Ayant pris conscience de l'importance des menaces maritimes, l'Etat a élaboré une réponse publique afin de protéger nos intérêts et notre sécurité intérieure. Outre les mesures impératives ou dissuasives qu'elle comporte, elle possède un volet de sensibilisation des acteurs professionnels du secteur. Cela s'est traduit par des initiatives privées qui vont dans le sens de la sécurisation et d'une plus grande sûreté du monde maritime.

Parmi celle-ci notons l'engagement des armateurs français représenté par leur organisation « Les Armateurs de France ». Au niveau de la sécurité des navires, ils soutiennent les actions tendant à

l'améliorer notamment au sein de leurs membres en favorisant et en aidant au rajeunissement et à la modernisation de la flotte.

Les armateurs de France participent également activement à la mise en place de la politique publique. C'est ainsi qu'ils aident le secrétariat d'Etat aux transports et à la mer à recruter d'anciens navigateurs pour étoffer les effectifs d'inspecteurs de la navigation. Enfin, ils mènent auprès de leurs membres une politique d'information et de prévention sur les mesures imposées tant au niveau européen qu'au niveau national, et se placent auprès des décideurs comme une force de conseil et de proposition.

Une autre politique d'ordre privée est celle des assureurs. Plus classique, elle apporte une réponse à des menaces faibles et devient très couteuse en cas de crise. De par la législation française (article L.172-16 du Code des assurances), l'assureur ne couvre pas certains risques dont les guerres civiles ou étrangères, de piraterie, de capture, d'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme. L'une des raisons principales à cela est que l'on sait que, « *techniquement, l'assurance ne peut couvrir que des risques suffisamment dispersés pour que leur prise en charge soit compensée par la loi des grands nombres*<sup>12</sup>. En cas de guerre, les risques sont trop concentrés, trop intense pour en effectuer au préalable une prévision statistique valable »<sup>13</sup>.

Les assureurs vont malgré tout couvrir ces risques autrefois couverts par l'Etat et les reprennent par des polices dites « conventions spéciales ». Elles permettent ainsi aux armateurs de transiter par des zones à risques. Les couvertures des risques ne sont pas gratuites et donnent lieu à des surprimes. Elles se répercutent sur l'augmentation des tarifs plutôt que sur les déviations de route. Cette politique des tarifs et de la couverture des risques permet un jeu subtil avec les armateurs. Ils sont ainsi informés des risques majeurs encourus et peuvent ainsi y apporter une réponse spécifique afin d'assurer les transports demandés.

Bien que donnant l'impression d'un amoncellement de politiques et de moyens divers, la politique française de sécurité et de sûreté maritimes adapte l'action des différentes administrations et des différentes politiques de sécurité publiques, pour apporter une réponse qui se veut globale internationale et intégrée.

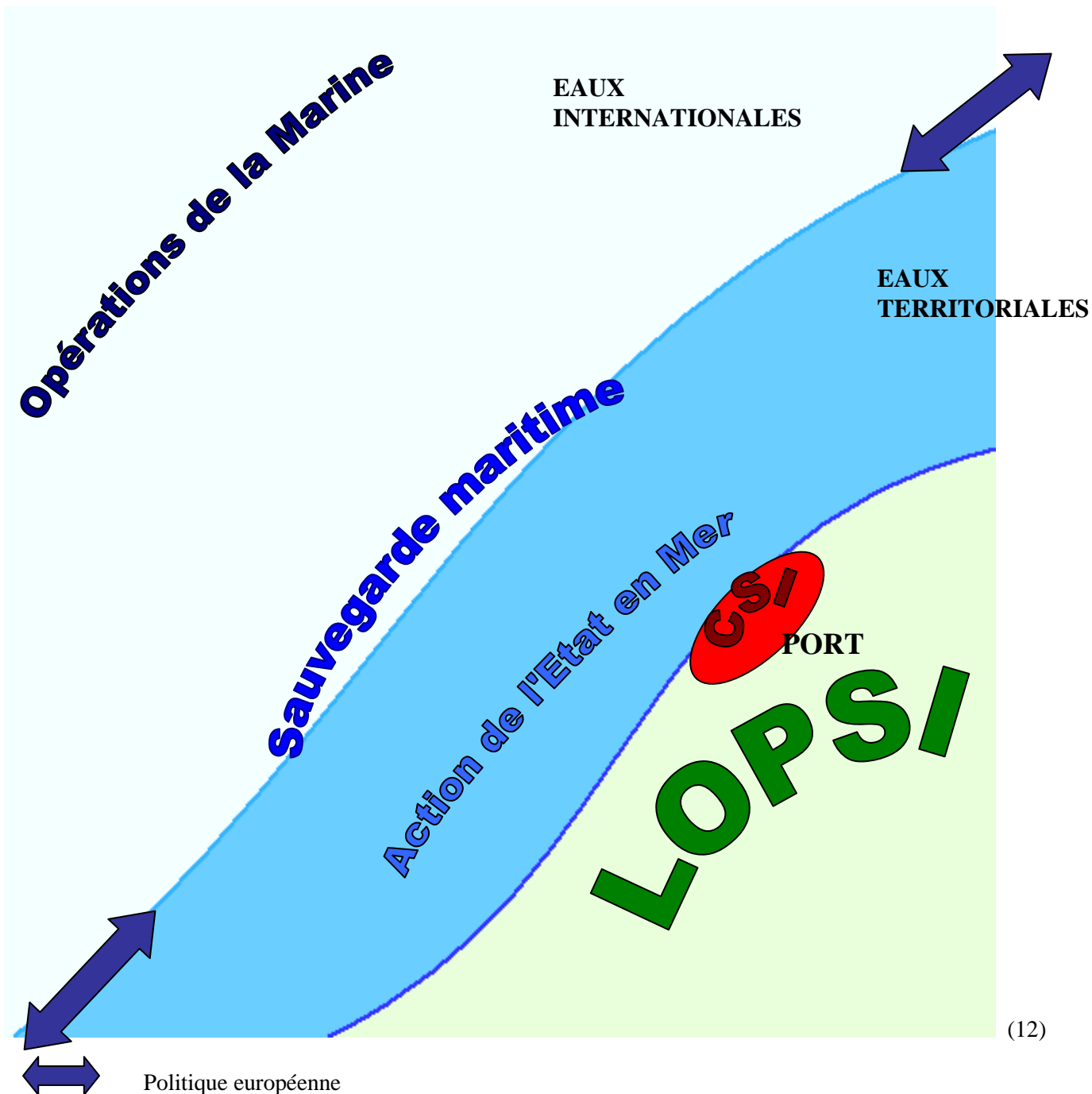
Partant du plus loin et resserrant son dispositif à l'approche de nos côtes métropolitaines et ultramarines, elle doit aussi s'intégrer dans le cadre d'une politique maritime européenne qui, après avoir été réactionnelle, devient, après une prise de conscience, une politique volontariste.

Le schéma suivant (12) illustre les divers volets et zones d'actions de la politique maritime française et l'interaction avec la politique européenne.

---

<sup>12</sup> Définition : « *Loi concernant la fréquence de réalisation d'un évènement ayant une probabilité d'arrivée déterminée et selon laquelle la possibilité d'un écart de quelque importance entre la fréquence et la probabilité diminue avec le nombre des épreuves.* » Petit Larousse, Edition 2002.

<sup>13</sup> « *Droit des assurances* », Y. Lambert Faivre, Dalloz, 1995



## 22 – La politique européenne : une prise de conscience après la réactivité

Du fait de sa géographie, l'Europe a toujours entretenu des liens particuliers avec les océans. Ceux-ci ont une influence primordiale sur le développement de la culture, de l'identité et de l'histoire européenne. En conséquence, l'Union européenne se doit d'élaborer une politique maritime cohérente et globale, qui traite notamment de la sécurité et de la sûreté.

Les européens ont pris conscience de l'importance de la sécurité et de la sûreté des espaces maritimes. Au mois de juin 2006 la Commission européenne a publié le livre vert de la politique maritime européenne : *Vers une Politique Maritime de l'Union : une Vision Européenne des Océans et des Mers*.

L'approche européenne de la sûreté et de la sécurité maritime souligne la nécessité de recourir à une politique globale, combinant un ensemble de moyens de diverses origines pour affronter les menaces. Elle

impose aussi une vision régionale européenne afin de peser sur les grandes décisions qui dessineront le monde maritime de demain. De plus, cette politique doit prendre en compte de façon globale les aspects de responsabilité de la Commission, mais aussi les aspects de protection et de sûreté qui sont du ressort des autres piliers.

Au-delà de ce livre vert, l'Union européenne a déjà pris un certain nombre de mesures relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes, et créé l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM).

### ***221 – Le livre vert de l'Union européenne ; une voie à suivre qui pose les bases d'une politique***

La finalité du livre vert est d'ouvrir un débat sur une future politique maritime communautaire caractérisée par une approche holistique des mers et des océans. Un processus de consultation est ouvert et s'achèvera le 30 juin 2007. La Commission adressera à la fin de l'année 2007 au Conseil et au Parlement une communication résumant les conclusions de ce processus et formulant des propositions pour l'avenir.

Ce livre vert se fonde sur les politiques et sur les initiatives communautaires existantes. Il doit sensibiliser les européens à la richesse que représente leur patrimoine maritime tout en maintenant le développement durable au cœur des priorités. Si son approche est essentiellement sociale économique et environnementale, il aborde des aspects relatifs à la sûreté et à la sécurité maritimes.

Ces questions sont d'abord évoquées dans la partie 3 : *Maximiser la qualité de vie dans les régions côtières*, chapitre 3.2 : *S'adapter aux risques côtiers*. Il montre bien que les préoccupations essentielles sont le développement économique et social européen, et que les aspects sécuritaires doivent le favoriser.

La question posée dans ce chapitre est de savoir comment protéger les océans (préoccupation du développement durable) mais aussi comment s'en protéger. Il possède ainsi un paragraphe purement environnemental qui pose le problème du règlement des catastrophes naturelles.

Un second paragraphe traite de la sécurité et de la sûreté. Il pose clairement la question des disparités législatives entre les Etats membres et prône leur effacement au profit d'instruments internationaux « *tels que le code ISPS* ». Il aborde ensuite le problème de la surveillance des eaux communautaires (c'est-à-dire des eaux territoriales des Etats membres de l'Union). Là aussi la Commission propose une plus grande intégration des moyens et une meilleure coopération notamment en améliorant les échanges d'information et en constituant des équipes communes d'enquête. Enfin, un dernier paragraphe prône la coopération internationale en matière de transport entre l'Union (au nom de ses Etats membres) et d'autres pays tels que notamment les Etats-Unis.

La politique de sécurité et de sûreté maritimes est reprise en partie 5 : *La gouvernance maritime*. Elle traite notamment dans le chapitre 5.2 : *Activité des Etats pratiquées en mer*, des différentes solutions apportées au niveau national et des améliorations à y apporter. Là aussi la Commission prône une plus grande cohérence entre les législations et entre les moyens de ces politiques, ainsi qu'une plus grande coopération entre les Etats membres mais aussi avec les agences européennes traitant de la sécurité et de la sûreté maritimes.

Les questions en matière de sécurité et de sûreté sont donc posées et des voies sont ouvertes allant vers une plus grande coopération et une harmonisation des politiques nationales et des moyens au niveau

européen, qui devraient à terme, pour être efficaces et réellement coordonnées, passer par un abandon d'une partie des pouvoirs des Etats membres au profit de l'Union européenne.

### *222 – Des actions en faveur de la sécurité : les paquets Erika et l'accompagnement des politiques internationales*

En matière de sécurité maritime et de lutte anti-pollution, l'Union européenne dispose d'un corpus de textes assez complet qui va désormais jusqu'à la pénalisation des rejets illicites. En 1995, la Communauté européenne impose les dispositions du mémorandum de Paris aux Etats membres. Les paquets de mesures Erika I<sup>14</sup> et II<sup>15</sup>, suite au naufrage de l'Erika en 1999, conduisent ensuite au renforcement du contrôle des navires par l'Etat du port et de la réglementation des sociétés de classification, et à l'établissement d'un calendrier de retrait d'exploitation des pétroliers à simple coque.

Ces directives établissent un régime d'inspections renforcées pour les navires pouvant présenter des risques particuliers : les pétroliers d'un tonnage brut supérieur à 3 000 tonnes et de plus de 15 ans, les chimiquiers ou méthaniers de plus de 10 ans, les vraquiers de plus de 12 ans et les navires à passagers de plus de 15 ans. Si les navires ciblés sont retenus plus de 3 fois de suite à la suite d'une inspection sont interdits d'accès aux ports des Etats membres de l'Union européenne. Ces contrôles sont effectués par l'Etat du port dans lequel le navire fait escale.

Ces directives ont été transcrites dans les législations des Etats membres, dont le droit français. Ainsi, pour la protection de l'environnement, le droit européen s'est imposé aux droits nationaux.

Afin de compléter le dispositif défensif mis en place par les dispositions précédentes, la Commission européenne a présenté au mois de décembre 2005 les sept mesures du paquet « Erika III ». Ces mesures se veulent offensives pour rétablir des conditions de concurrence saine en faveur des opérateurs respectueux des règles, maintenir la pression sur les pavillons de libre immatriculation et plus généralement sur tout acteur défaillant de la chaîne du transport maritime. Elles concernent d'abord les intervenants européens : respect des normes par les Etats membres, amélioration de la qualité du travail des sociétés de classification et renforcement des contrôles par l'Etat du port. Elles visent ensuite à modifier la directive sur le suivi du trafic en mettant en place un cadre juridique clair et précis sur les lieux de refuge. Enfin, elles concernent les conséquences des accidents : enquêtes après accident (afin de déterminer les causes et d'en tirer les conséquences), la responsabilité et l'indemnisation des passagers (extension des dispositions de la Convention d'Athènes au trafic maritime interne et à la navigation intérieure) et enfin la responsabilité extra contractuelle des propriétaires de navires afin de les responsabiliser davantage.

En ce qui concerne la lutte contre la pollution, l'Union européenne a su instaurer un dispositif réglementaire efficace à partir de la coopération qui existait déjà (mémorandum de Paris) et a su le faire évoluer. Ce processus s'est heurté à de nombreuses difficultés et notamment un blocage généré par des questions de compétences partagées et de droit pénal, puisque les sanctions sont du ressort des Etats membres<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> Adopté au mois de mars 2000 et entré en vigueur au mois de juin 2002

<sup>15</sup> Adopté au mois de mars 2002 et entré en vigueur dans le courant de l'année 2003

<sup>16</sup> Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction.

De plus, on peut regretter que ces évolutions fassent suite à des catastrophes maritimes (naufrage de l'Erika et du Prestige) et soient portées par des Etats membres, plutôt que d'être des initiatives pures de la Commission.

L'union européenne accompagne également des politiques internationales. C'est le cas notamment de la transposition du code ISPS dans un règlement européen, ce qui le rendra applicable en droit national sans décret d'application. Elle travaille également à la transposition en directives des prochains résultats des travaux de l'Organisation internationale du travail (OIT), pour ce qui concerne l'élaboration d'une carte internationale d'identité des marins.

En ce qui concerne la lutte contre la criminalité maritime, l'Union européenne a créé le 6 décembre 2001 le programme Eurojust. Il est destiné à renforcer la coopération judiciaire des services de police, des douanes, des cours et tribunaux, en vue de combattre la criminalité transfrontalière grave.

Si l'Union européenne n'est pas encore une force de proposition, elle n'hésite pas à transposer dans le droit européen des dispositions internationales qui, de fait, sont ensuite applicables aux Etats membres. Elle reste confrontée à des problèmes de compétences partagées. Pourtant, il est important qu'elle conserve l'initiative si elle veut conserver le contrôle de projets en cohérence avec sa politique de sécurité et de sûreté maritime.

### ***223 – L'agence européenne de sécurité maritime (AESM) : un embryon de garde-côtes ?***

Avec la création d'agences sectorielles dans les domaines de la sécurité maritime, des pêches et de la protection des frontières, l'Union européenne se dote d'outils plus opérationnels afin de mieux garantir le respect des règles énoncées. Ces agences n'ont pas vocation à se substituer à l'action des Etats membres, mais elles peuvent favoriser la mutualisation des efforts des administrations nationales, appuyer les corps nationaux de contrôle ou bien encore combler des lacunes capacitaires tout en favorisant une meilleure allocation des moyens. L'AESM a été créée par le règlement 1406/2202 et a débuté ses travaux au mois de janvier 2003.

Le rôle de l'AESM est d'assister la Commission, d'amener à la coopération les Etats membres et de jouer un rôle opérationnel en affrétant des navires anti-pollution par exemple. Elle s'organise autour de ces trois piliers. Le second pilier, celui de la coopération, a joué un rôle important lors du passage à l'Europe des 25. Des Etats comme Chypre ou Malte, avec leurs très grandes flottes, figuraient encore récemment sur la liste noire du mémorandum de Paris. Le dernier pilier, opérationnel, est resté à l'état embryonnaire même si des contrats avec des armateurs ont été signés afin de convertir certains de leurs navires en unité anti-pollution. Un projet de règlement communautaire prévoit un montant de référence de 154 millions d'euros pour le financement de l'AESM sur la période 2007-2013 dans quatre domaines d'action prioritaires : le renforcement des capacités de réaction face à une pollution, l'amélioration des moyens de surveillance aérienne, le recours à l'imagerie satellite et le développement d'une capacité de réaction aux accidents impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses.

C'est ce dernier pilier, le bras armé de l'AESM, qui fait penser que cette agence est un embryon d'un corps de garde-côtes européen. De nombreux courants de pensée font état de la nécessité pour une politique intégrée de sécurité et de sûreté maritimes européenne de créer un tel corps. Les solutions existantes actuellement, si elles donnent satisfaction au niveau national, ne sauraient perdurer dans un cadre

communautaire. Le concept français d'AEM présente un défaut d'une trop grande implication du ministère de la Défense et d'une accumulation d'intervenants nuisant à la coordination et à la rigueur de l'ensemble.

Avec cette agence, l'Union européenne a fait un pas en avant vers une politique concrète et coordonnée.

Travaillant depuis longtemps sur la sécurité et la sûreté maritime, l'Union européenne a récemment pris conscience de l'importance de ce domaine. Elle doit maintenant mettre en œuvre une réelle politique autonome qui aille au-delà des intérêts des Etats.

Pour cela elle doit affirmer son rôle dans les négociations internationales. Son objectif est de promouvoir un modèle de régulation des activités maritimes, respectueux de l'environnement et de la condition des gens de mer, car ces deux éléments sont fondamentaux en matière de sécurité et de sûreté. Or, ces questions sont plus particulièrement traitées au sein de deux enceintes internationales : l'OIT (dépositaire de conventions relatives aux gens de mer) et l'OMI (connaît de toutes les questions ayant trait au transport maritime). En ce qui concerne l'OIT, la direction générale des transports de la Commission coopère fructueusement avec cette organisation internationale. En revanche, à l'OMI, le principe est un Etat une voix et les Etats membres de l'Union européenne n'y font pas valoir des positions coordonnées, ce qui affaiblit leurs positions et celles de l'Union.

En mars 2005, Jacques BARROT, commissaire européen aux transports, vice-président de la Commission européenne, mettait l'accent sur la nécessaire coopération des Etats et sur la nécessité pour l'Europe de s'exprimer d'une seule voix sur les questions de sécurité maritime : « *Les navires battant pavillon européen représentent 25 % de la flotte mondiale, et les entreprises européennes détiennent plus de 40 % de cette flotte. Que l'on songe à la capacité des Etats membres à faire évoluer les choses lorsqu'ils s'expriment de manière concertée à l'OMI ; comme ils en ont d'ailleurs l'obligation sur les sujets dans lesquels l'Europe a légiféré.* » La Commission a déposé un projet de mandat sur la table du Conseil.

## CONCLUSION

Notre sécurité intérieure est la cible de menaces liées au caractère maritime de notre territoire, qu'il soit métropolitain ou ultramarin. Elles ont toutes des conséquences directes (terrorisme, trafics divers, délinquance liée à l'activité littorale, atteintes à l'environnement maritime) ou indirectes (piraterie, attentats contre nos intérêts à l'étranger, conflits) qui atteignent notre stabilité ou notre sécurité intérieure.

Afin de s'en prémunir, il est nécessaire d'adopter une politique de sécurité et de sûreté maritimes qui soit internationale (pour agir au plus loin et en coopération), globale (qui prennent en considération tous les aspects de ce domaine) et intégrée (qui coordonne les actions de tous les acteurs concernés qu'ils soient privés ou publics). C'est ce qui a été mis en place par les Etats-Unis et qui peut servir de base pour une large coopération internationale.

La France a quant à elle adopté un dispositif original qui répond à ces nécessités en se basant notamment sur l'action de la marine nationale. Les capacités hauturières de cette dernière et sa présence dans des opérations extérieures permettent d'assurer un large rideau de renseignement et d'intervention tout autour de la planète et notamment sur les points les plus conflictuels.

Son action se poursuit dans le cadre de la sauvegarde maritime toujours en haute mer dans le cadre de la défense du territoire, mais aussi dans nos eaux territoriales dans le cadre de l'action de l'Etat en mer. Spécificité du système français, l'AEM recouvre l'exercice par l'Etat de son autorité sur les espaces maritimes. Pour cela l'action des différents services et administrations (marine nationale, gendarmerie maritime et départementale, douane, affaires maritimes pour ne citer que les principaux) est coordonnée par le préfet maritime. L'AEM permet une protection resserrée de notre territoire au profit de notre défense, de nos intérêts mais aussi de notre sécurité intérieure.

Sur terre notre politique maritime se traduit par des mesures de sécurité et de sûreté au niveau des infrastructures portuaires et des navires, mais aussi par des actions particulières de la douane au profit de la sûreté des conteneurs, dont une coopération internationale. A cette politique publique se rajoute des initiatives privées de la part d'organismes ou de syndicats professionnels.

Fortement marquée par l'action et la participation du ministère de la Défense et bien que donnant l'impression d'un mille feuilles administratif, la politique française de sécurité et de sûreté maritimes est donc globale, internationale et intégrée. Elle se place dans un cadre plus général de coopération européenne. En effet, l'Europe a pris conscience de l'importance de l'espace marin pour sa sécurité et pour son développement. Aussi, après avoir été réactive à divers événements tels que les naufrages (Erika, Prestige) ou des attentats (11 septembre 2001) et s'être adaptée aux initiatives internationales, l'Europe montre sa volonté de prendre l'initiative en la matière et de mettre en place une politique européenne de sécurité et de sûreté maritimes. La création de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime en est le point de départ qui intégrera les moyens nationaux au profit d'une action européenne coordonnée. Cette politique européenne aura des conséquences sur notre politique nationale, il est donc important que la France soit un des éléments moteurs, si ce n'est l'élément moteur, de cette construction européenne pour imposer ses idées et ses conceptions.

## **BIBLIOGRAPHIE ET REFERENCES**

### **LIVRES**

- « **Planète Océane – L’Essentiel de la Mer** » - Jean GUELLEC et Pascal LOROT – Editions Choiseul - 2006
- « **L’Homme et la Mer – Représentations, Symboles et Mythes** » – Jean-Pierre PAULET – Editions Economica Antrhapos – 2006
- « **La France face au Terrorisme - Livre Blanc du Gouvernement sur le Terrorisme face à la Sécurité Intérieure** » 2006
- « **De la Mer à la Terre – Les Enjeux de la Marine Française au XXIème Siècle** » - Amiral Jean MOULIN et Jacques ISNARD – Editions PERRIN Marine Nationale - 2006
- « **Vers une Politique Maritime de l’Union : une Vision Européenne des Océans et des Mers** » - Commission Européenne ; Commissariat européen de la Pêche et des Affaires Maritimes - 2006
- « **Géopolitique et Géostratégie des Drogues** » - Alain LABROUSSE et Michel KOUTOUZIS – Editions Economica – 1996
- « **Géostratégie de l’Océan Indien** » - Hervé COUTEAU BEGARIE - - 1996
- « **Géopolitique des Drogues** » - A. LABROUSSE – Collection « Que Sais-je » - 1995

### **RAPPORTS**

- « **Une Ambition Maritime pour la France – Rapport du Groupe POSEIDON** » - Centre d’Analyse Stratégique et Secrétariat Général de la Mer – 2006
- « **Bulletin pour l’Année 2006 – Criminalité et Délinquance Enregistrée en 2006** » - Observatoire National de la Délinquance - 2006
- « **Rapport d’Information sur l’Action de l’Etat en Mer** » - André BOYER et Jean-Guy BRANGER, sénateurs – séance du 22 juin 2005
- « **Transport Maritime et Construction Navale** » - Barry Rogliano SALLES – 2005
- « **Sauvegarde Maritime – Une Dimension de Sécurité Renouvelée – Bilan 2004** » - mars 2005
- « **Security in Maritime Transport : Risk Factors and Economic Impact** » - Maritime Transport Committee – OCDE – juillet 2003
- « **Sécurité Maritime du Transport Pétrolier** » - René LEROUX – député - 1996

## TEXTES LÉGAUX

- Convention des Nations Unies sur le Droit Maritime, dite convention de Montego Bay, adoptée en 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994
- Convention de Rome, dite Suppression of Unlawful Acts (ou SUA), adoptée le 10 mars 1988
- Code penal
- Loi n° 2005-371 du 22 avril 2005 modifiant certaines dispositions législatives relatives aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police de mer
- Loi n° 2002-1094 du 29 août 2002 d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure
- Ordonnance n° 2004-1374 du 20 décembre 2004 relative à la partie législative du code de la défense (articles L. 1521-1 et suivants)
- Décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'Etat en mer
- Décret n° 2004-113 du 6 février 2004 modifiant le décret n° 95-1232 du 22 novembre 1995 relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer
- Décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer

## REVUES ET ARTICLES

- « **Etats-Unis et Océans, la Nouvelle Donne** » – Bulletin d'Etude de la Marine n° 34 (juin 2006)
- « **Dossier d'Information Marine** » - Marine Nationale - 2006
- « **Large Crude Oil Carrier as the Terrorist's Target. The New Challenge for the Coastal States' Security** » – Krzysztof Kubiak – Strategic Impact n° 16 (mars 2005)
- « **Maritime Terrorism. The "Stealth" Threat for International Security** » - Krzysztof Kubiak – Strategic Impact n° 17 (avril 2005)
- « **Politique de Sûreté des Transports Maritimes** » - Jean-René GARNIER – Défense Nationale – août septembre 2003
- « **La Douane et la Sécurisation du Trafic Maritime par Conteneurs** » - François MONGIN – Défense Nationale – août septembre 2003
- « **La Sûreté des Ports Maritimes** » - Bernard COLOBY – Défense Nationale – août septembre 2003
- « **Développement de la Sûreté dans les Transports** » - Michel QUATRE – Défense Nationale – août septembre 2003
- « **Sauvegarde en Mer Lointaine : Vers une Extension du Domaine de l'Action de l'Etat en Mer ?** » - Bernard DUJARDIN – Revue Maritime n°463

## **ENTRETIENS**

- Monsieur Xavier de la GORCE, Secrétaire général de la Mer
- Colonel LABROS, adjoint au commandant de la région de gendarmerie Provence Alpes Côte d'Azur et représentant de la gendarmerie pour la zone de défense Sud.
- Lieutenant-colonel MARTINEZ, officier supérieur gendarmerie détaché auprès du préfet maritime Méditerranée.
- Lieutenant-colonel GRIMAUX, officier supérieur gendarmerie chargé de mission auprès du Secrétaire général de la mer.
- 

## **CONFERENCES**

- Lutte contre l'immigration clandestine prononcée par Monsieur FRATACCI, conseiller d'Etat, directeur des Libertés P et des Affaires Judiciaires au ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire.

# **TABLE DES MATIERES**

## **PREMIERE PARTIE :**

### **LES ATTEINTES MARITIMES A LA SECURITE INTERIEURE**

#### **I – LES ATTEINTES PROVOQUANT L’INSECURITE INTERIEURE**

##### **11 – La mer est un vecteur pour les trafics et le terrorisme**

*111 – Les trafics*

*112 – Le terrorisme*

##### **12 – L’activité maritime génère de l’insécurité**

*121 – La circulation maritime*

*122 – Les atteintes à l’environnement*

##### **13 – L’attractivité du littoral est un facteur d’insécurité**

#### **II – LES ATTEINTES PROVOQUANT L’INSTABILITE INTERIEURE**

##### **21 – L’insécurité des flux**

*211 – Les atteintes : la piraterie et le terrorisme maritime*

*212 – Quelles conséquences pour notre approvisionnement*

##### **22 – Les afflux de réfugiés**

## DEUXIEME PARTIE :

### LES POLITIQUES DESTINEES A LUTTER CONTRE CES ATTEINTES

#### I – LA POLITIQUE AMERICAINE DE SECURITE ET DE SURETE MARITIME : UN EXEMPLE GLOBAL ET INTERNATIONAL

11 – Les objectifs stratégiques

12 – Les actions stratégiques

#### II – LA POLITIQUE FRANÇAISE DE SECURITE ET DE SURETE MARITIME : UNE GLOBALITE QUI S'IGNORE ?

21 – La politique française : une globalité qui s'ignore ?

*211 - L'action de l'Etat sur la mer :*

1. *L'action de la Marine Nationale : opérations extérieures et sauvegarde maritime*
2. *L'action de l'Etat en mer :*
3. *Les mesures de sûreté et de sécurité :*

*212 - L'action de l'Etat en matière de politique de sécurité intérieure appliquée sur le littoral :*

*213 – Les politiques privées*

22 – La politique européenne : une prise de conscience après la réactivité

*221 – Le livre vert de l'Union européenne ; une voie à suivre qui pose les bases d'une politique*

*222 – Des actions en faveur de la sécurité : les paquets Erika et l'accompagnement des politiques internationales*

*223 – L'agence européenne de sécurité maritime (AESM) : un embryon de garde-côtes ?*