



***QUELLES VOIES D'AMÉLIORATIONS
EN SAUVEGARDE MARITIME ?***

**Mémoire de géopolitique
du capitaine de frégate de FOUCAULD
dans le cadre du séminaire « géopolitique des espaces maritimes »**

Directeur : Pofesseur Hervé Coutau-Bégarie

Mars 2006

FICHE DOCUMENTAIRE

1. Quelles voies d'améliorations en sauvegarde maritime ?
2. 2006_memoire_geop_sauvegarde_maritime_Foucauld
3. Captiane de frégate, marine, de FOUCAULD, France
4. 22 mars 2006
5. Division A – groupe A3
6. Mémoire de géopolitique
7. La protection des approches maritimes, obéissant autrefois à une logique de défense face à une menace militaire, a aujourd'hui profondément évoluée vers une logique de sauvegarde confrontée à un large spectre de menaces. Cette étude a pour objet d'identifier les différentes actions qui peuvent améliorer, à l'échelle européenne, la lutte contre ces nouvelles menaces, comme par exemple la mise en place d'une autorité centrale, ou encore la contribution des navires de commerce. Après avoir décrit le nouveau contexte, les différentes voies d'améliorations sont présentées, d'abord dans le domaine de l'organisation puis dans celui de la gestion des moyens.
8. Sauvegarde maritime, Union européenne, AESM, approches maritimes, terrorisme maritime.

Quelles voies d'améliorations en sauvegarde maritime ?

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : LE NOUVEAU CONTEXTE

Un trafic maritime en constante augmentation

Un nouvel enjeu stratégique mondial : le terrorisme maritime

DEUXIEME PARTIE : L'ORGANISATION

L'organisation française en vigueur

Les organisations dans les différents pays européens

Quelles voies d'améliorations en matière d'organisation ?

TROISIEME PARTIE : LES MOYENS

La posture permanente de sauvegarde maritime comme l'outil de mise en oeuvre du concept de sauvegarde maritime

La mise en place d'un réseau d'échange de renseignements à l'échelle européenne

L'utilisation de navires privés à des fins de sauvegarde maritime

"On ne peut qu'être frappé par la part toujours grandissante que jouent les espaces océaniques dans l'ensemble des stratégies qu'il s'agisse de stratégie purement militaire ou bien de stratégie économique ou diplomatique".

Amiral LEENHART

PARIS 8 novembre 1983

Introduction

Erika, Ievoli Sun, Boehlen, Olympic-Bravery, Tanio, Brea, Amazzone, Mary-H, Torrey Canyon, Amoco-Cadiz ou encore Prestige... A cette liste de noms de bâtiments ayant provoqué une pollution maritime s'ajoutent dorénavant ceux victimes d'autres dangers : Limburg, USS Cole pour ne citer que les plus connus. Aujourd'hui, le milieu maritime est non seulement menacé par les risques liés à la navigation mais également par le terrorisme.

La France, depuis maintenant plusieurs années, a développé un concept de sauvegarde maritime, destiné à se prémunir contre l'ensemble des risques inhérents à la navigation.

Mais, principalement en raison du caractère transnational des menaces actuelles, ce concept atteint rapidement ses limites. Par ailleurs, étant soumis aux mêmes menaces, l'ensemble des pays de l'Union Européenne s'organise, mais les différentes actions engagées sont généralement conduites sans grande concertation entre les différents Etats.

Il semble néanmoins possible de donner à la sauvegarde maritime une unité européenne qui, sans nécessairement conduire à la création d'une garde côtes propre au 25 pays de l'Union, permettrait d'optimiser l'emploi des moyens et donc de lutter plus efficacement.

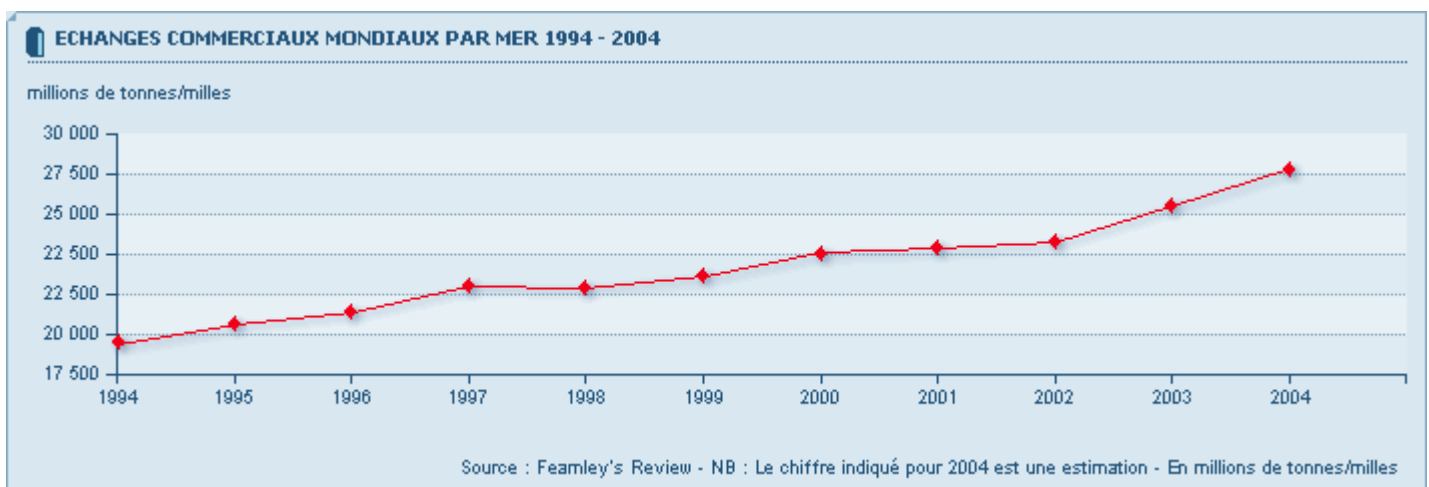
Après avoir décrit le contexte actuel de la navigation maritime et plus particulièrement les nouvelles menaces, nous verrons comment les organisations des principaux pays concernés en Europe, bien que très disparates, peuvent s'accorder. Enfin, nous proposerons quelques voies permettant d'utiliser plus efficacement les moyens dont dispose chaque Etat.

Première partie : le nouveau contexte

1. Un trafic maritime en constante augmentation

Le transport par mer a porté en 1994 sur environ 4,4 milliards de tonnes. Il a connu depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et jusqu'en 1973 un taux de croissance très rapide (+ 10% par an en moyenne), supérieur au rythme de progression de la production économique mondiale, ce qui traduit l'augmentation de la dépendance de l'ensemble des pays vis-à-vis du transport maritime. Inférieurs à 500 millions de tonnes en 1948, les échanges maritimes mondiaux franchissaient le cap du milliard de tonnes en 1960, celui des 2 milliards en 1968, celui des 3 milliards en 1973 pour culminer à 3,7 milliards en 1979 puis décliner ensuite jusqu'en 1983 en raison de la crise avant d'augmenter à nouveau jusqu'en 1994.

Les tonnages transportés rendent assez mal compte de la demande effective de transport maritime. Il faut en effet prendre en considération l'évolution des distances moyennes d'acheminement. De ce fait, le trafic exprimé en tonnes-milles nautiques se révèle un meilleur indicateur. Si depuis les années 1970 les tonnages transportés par mer ont été multipliés par 4, les tonnages-milles, passés de 4 300 à 27 500 milliards, ont été multipliés par plus de 6, ce qui traduit un accroissement des distances moyennes d'acheminement imputable pour une large part à la réduction du prix relatif du transport.



En ce qui concerne la répartition géographique des échanges, on observe, en longue période, un glissement progressif des trafics mondiaux de l'Ouest vers l'Est, de l'Atlantique vers le Pacifique. Ce déplacement du barycentre des échanges, lié à la forte croissance économique du

Japon et des pays du Sud-est asiatique, révèle un déclin relatif de l'Occident que l'on retrouve également lorsqu'on analyse l'évolution des flottes de commerce.

La répartition du trafic par grandes catégories de marchandises fait apparaître que le pétrole brut demeure largement en tête des produits transportés, en dépit des variations enregistrées, qui à elles seules suffisent à expliquer les oscillations des échanges maritimes. À l'exception des transports de produits pétroliers, les autres trafics portent presque exclusivement sur des marchandises solides ; celles-ci se répartissent entre matières premières et produits agricoles (minerais, céréales, charbon, phosphates, bois) généralement transportés en vrac par cargaisons complètes à bord de navires affrétés à la demande et des marchandises « diverses » - produits finis et semi-finis - transportés en conventionnel ou en conteneurs par des navires assurant des lignes régulières. L'ensemble des marchandises transportées en vrac (pétrole brut compris) représente environ 76% des tonnages échangés par mer, mais seulement 30% de la valeur totale de ces échanges. Ainsi, selon qu'on se réfère au critère physique ou au critère monétaire, l'importance économique relative des deux grands types de marchandises (vrac et divers) et des deux systèmes d'exploitation maritime qui leur correspondent (tramping et lignes régulières) est fondamentalement différente.

2. Un nouvel enjeu stratégique mondial : le terrorisme maritime

Actes de piraterie, kidnappings et détournements en mer font planer la menace du terrorisme sur les voies de communication les plus importantes de la planète. Est-ce que la prochaine attaque majeure d'Al-Qaïda utilisera un bateau géant transformé en bombe flottante ?

Al-Qaïda et des organisations terroristes affiliées, dont la Jemaa Islamiya, ont montré qu'elles comprennent le rôle des points d'étranglement principaux dans le commerce maritime global en montant ou planifiant plusieurs attaques ces dernières années. Les résultats de deux attaques près du Yémen ont été considérables, mais largement localisées. Les primes d'assurances ont explosé et les bateaux évitent la zone.

Mais de nombreux responsables et experts en sécurité redoutent que des terroristes liés ou non à Al-Qaïda tentent de couler, incendier ou faire exploser un pétrolier géant chargé de matériaux inflammables en un endroit-clef pour la navigation internationale, ou de bourrer un navire d'explosifs, de l'amener dans le port d'une grande ville et de commettre un attentat entraînant un maximum de pertes, de dégâts et de panique.

Parmi les chenaux internationaux utilisés par la navigation commerciale, le détroit de Malacca est considéré comme l'un des points d'étranglement les plus critiques. Plus d'un quart du commerce mondial et de la moitié de son pétrole passe par cette voie maritime encombrée, et qui ne mesure que 2,4 km de large à son point le plus étroit - près de Singapour, le port le plus utilisé au monde. Quelque 50 000 navires de haute mer empruntent chaque année le détroit, dont un grand nombre pourrait intéresser des terroristes.

Comment des terroristes pourraient-ils prendre le contrôle d'un bateau ? Il est possible qu'ils collaborent avec des pirates ou des bandes criminelles impliquées dans le vol ou la prise de vaisseaux. Le Bureau International Maritime a récemment désigné les eaux indonésiennes adjacentes au détroit de Malacca comme les plus dangereuses de la planète, car 87 des 344 attaques de pirates annoncées dans les 9 premiers mois de l'année s'y sont produites¹.

Mais il est plus probable qu'Al-Qaïda utiliserait ses propres bateaux, ou ses propres agents, en vue d'une attaque terroriste majeure en mer. Cela fournirait à l'organisation un meilleur contrôle sur toute opération. Le réseau pourrait également infiltrer les rangs des quelque 1,2 millions de marins, dont une grande part originaires d'Asie. Dans une telle situation, des terroristes ont de larges opportunités de se faire passer pour un équipage et de prendre le contrôle d'un navire pour l'utiliser comme une arme offensive.

En mars 2003, le chimiquier Dewi Madrim a été abordé au large des côtes de Sumatra, dans les eaux indonésiennes, par 10 pirates équipés d'une vedette. Ils étaient armés de fusils d'assaut et de machettes, et portaient des radios VHF. Ils ont mis hors service la radio du bord, pris la barre et dérouté le navire - en modifiant sa vitesse - pendant environ une heure. Ils sont ensuite partis avec un peu d'argent liquide, le capitaine et un officier, qui manquent toujours.

Le rapport d'Aegis Defence Services², une société de conseil en sécurité basée à Londres parvient à la conclusion que c'était un exemple de terroristes apprenant à gouverner un bateau, et que le kidnapping - sans aucune tentative d'obtenir une rançon pour les officiers - avait pour but d'acquérir l'expertise nécessaire à une attaque maritime. Le quotidien The Economist a décrit la

¹ International Maritime Bureau, 2005 Piracy Report.

² Aegis Terrorism Report 2003

prise du Dewi Madrim comme « *l'équivalent des pirates de l'air d'Al-Qaïda ayant mené les attaques du 11 septembre après avoir suivi des cours de pilotage en Floride.* »³

En outre, le rapport Aegis a identifié en Asie du Sud-Est 10 cas de pirates ayant volé des remorqueurs sans raison apparente. Il est possible qu'on les destine à remorquer un pétrolier détourné dans un port international surpeuplé comme Singapour.

En juin de cette même année, les autorités grecques ont saisi en Méditerranée un navire suspect, le Baltic Sky, et ont trouvé à bord 8000 détonateurs et 680 tonnes d'explosifs, principalement de l'Anfo, un explosif à base de nitrate d'ammonium fabriqué dans le commerce et généralement utilisé dans l'exploitation minière. Avec certaines manipulations, le nitrate d'ammonium peut être transformé en explosif puissant. Il a été utilisé dans les camionnettes piégées de Bali en octobre 2002, et devant l'hôtel JW Marriott en août 2003 à Jakarta.

Le ministre grec de la Navigation, George Anomeritis, a déclaré que le manifeste du Baltic Sky indiquait que le cargo était apparemment affrété par une compagnie au Soudan avec « *une case postale à Khartoum qui n'existe pas.* » Il a décrit que la puissance explosive potentielle du bateau comme étant comparable à « *une bombe atomique.* » Ce qui constitue une exagération, mais les explosifs auraient certainement fait des ravages s'ils avaient été mis à feu près d'une ville portuaire.

Dans un autre registre, les responsables américains accusent Al-Qaïda d'avoir mené une attaque suicide avec un Zodiac rempli d'explosifs contre le destroyer USS Cole dans un port du Yémen, en octobre 2000, et tué 17 militaires américains. Ils affirment aussi que le pétrolier français Limburg, transport 300 000 barils de brut iranien au large des côtes yéménites, a été immobilisé et mis à feu en octobre 2002 par une attaque similaire, lorsque des explosifs ont éperonné sa double coque en acier. Les enquêteurs français ont confirmé cette conclusion. Le pétrolier n'a pas coulé et l'incendie a été éteint, mais un marin s'est noyé lorsque l'équipage a abandonné le navire en feu, et quelque 90 000 barils de pétrole se sont déversés dans le Golfe d'Aden.

Par la suite, Al-Qaïda a revendiqué l'attaque. « *Si un bateau que ne nous a pas coûté 1000 dollars est parvenu à dévaster un pétrolier de cette taille, imaginez l'ampleur du danger qui menace l'artère commerciale de l'Occident que constitue le pétrole* », a affirmé un communiqué

³ « The Economist », Article du 2 octobre 2003 « Peril on the sea »

transmis par le bureau politique d'Al-Qaïda le 13 octobre 2002. « *Cette opération n'est pas seulement une attaque contre un pétrolier, mais également une attaque contre les lignes de transport internationales de pétrole et toutes ses différentes connotations.* »

Depuis une dizaine d'années, l'évolution du contexte stratégique a ainsi entraîné une instabilité internationale affectant prioritairement des États fragiles, favorisant les activités illicites et violentes, engendrant des risques de toute nature pour les sociétés occidentales. Les menaces sécuritaires provoquées par les trafics (stupéfiants, substances psychotropes, armes), les transports illicites de migrants, le terrorisme maritime, la piraterie ont succédé à la menace militaire exercée par les forces aéro-maritimes du Pacte de Varsovie. Ces activités illicites sont conçues et mises en oeuvre comme des opérations militaires par des organisations mafieuses transnationales puissantes. Leurs conséquences présentent des dangers considérables pour nos sociétés.

Enfin, très marqués par les conséquences sur le contexte écologique et sécuritaire des évènements récents (pollutions, attaques terroristes post 11 septembre), nos concitoyens expriment incontestablement une exigence de maîtrise des risques beaucoup plus forte qu'auparavant.

La maîtrise des risques liés aux activités s'exerçant dans l'environnement maritime est donc devenue un **enjeu stratégique national**.

Les besoins de protection ont ainsi progressivement évolué d'une logique prioritaire de défense de nos approches maritimes contre une menace militaire, provenant d'États bien identifiés, à une logique de sauvegarde, face à un large spectre de menaces et de dangers diffus, s'exerçant dans les espaces maritimes où se rejoignent sécurités intérieure et extérieure.

Deuxième partie : l'organisation

1. L'organisation française en vigueur

L'organisation de l'action de l'Etat en mer en France, telle qu'elle fonctionne aujourd'hui, est le fruit d'une longue réflexion engagée à la suite de la série d'accidents maritimes survenus il y a plus de vingt ans au large des côtes françaises. Face à la multiplicité des responsabilités en mer des différentes administrations, le besoin est apparu de fédérer ces actions au sein d'une organisation de coordination placée sous la responsabilité d'une autorité « préfectorale » ayant la capacité et les compétences pour agir en mer.

Dans cette logique, le préfet maritime, institution ancienne, a vu, en 1978, affirmer ses responsabilités et ses pouvoirs de police administrative générale en mer. De la même façon, il a été investi d'une responsabilité de coordination des administrations ayant des compétences maritimes.

Enfin, en 1988, le préfet maritime a été confirmé par décret comme autorité opérationnelle des Centres régionaux opérationnels de secours et de sauvetage (CROSS), qui dépendent organiquement du ministère de l'équipement et des transports. Dans le même temps, le dispositif juridique de prévention et de police en mer a été profondément remanié et a confirmé la prééminence de l'institution du préfet maritime.

La quasi totalité des administrations civiles, hors défense (Marine et Gendarmerie maritime), sont concernées à des degrés divers par les questions maritimes. Cependant, seules celles qui disposent de moyens sont véritablement impliquées dans le domaine de l'action et de l'intervention, et, à ce titre, coordonnées par le préfet maritime. Il s'agit essentiellement :

- des affaires maritimes, disposant, outre des CROSS (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage), de patrouilleurs et de vedettes dont les missions principales sont la police des pêches et les contrôles de sécurité ;
- de la douane, qui met en œuvre patrouilleurs, vedettes et aéronefs, dont la mission principale est la répression des trafics illicites. Par ailleurs, la compétence, non exclusive,

reconnue de la douane dans le domaine de la surveillance aérienne en zone côtière lui confère notamment la charge de mettre en œuvre des avions de détection POLMAR ;

- de la gendarmerie nationale qui dispose de moyens côtiers ;
- de la sécurité civile, dont l'action en mer est limitée au sauvetage par hélicoptère en zone littorale.

Dans cet ensemble, la marine nationale est en premier lieu chargée de la surveillance des approches, ainsi que de la lutte contre les pollutions accidentelles. Elle assure par ailleurs, conformément aux engagements internationaux pris par la France, la responsabilité de l'hydrographie générale et de l'information nautique. Elle a un rôle central dans le contre-terrorisme maritime et contribue aux actions de vive force que peut nécessiter le maintien de l'ordre public en mer.

Ainsi, il est clair que la marine nationale tient une place importante dans un dispositif de sécurité et de prévention au large de nos côtes qui a fait les preuves de son efficacité, à moindre coût.

On estime généralement que la disponibilité de ses bâtiments, étroitement associée aux capacités d'intervention des hélicoptères lourds ou moyens de la marine dédiés à ces missions, a permis chaque année d'éviter une catastrophe maritime majeure et de sauver de très nombreuses vies humaines.

Un dernier bilan montre que :

En Atlantique depuis 20 ans, 1340 interventions des remorqueurs Abeille ont eu effectivement lieu, de l'assistance au remorquage et 2 292 000 tonnes de pollution évitées ;

En Méditerranée, 28 navires en avarie matérielle et présentant un danger immédiat pour les côtes françaises ont été secourus les 10 dernières années.

Ainsi, l'organisation française a montré son efficacité, notamment sur le « terrain » où les préfets maritimes et les délégués du gouvernement, ont les moyens juridiques et matériels d'assurer une coopération et une coordination adaptées entre les services concernés.

Réalisant ses missions en étroite collaboration avec les administrations de l'État et les autres armées, la marine agit également en coopération internationale, recherchant des accords favorisant de larges échanges d'information et permettant la complémentarité des interventions.

Dans ce domaine, l'action régulière des préfets maritimes vers leurs interlocuteurs étrangers donne une bonne visibilité de notre organisation et a permis de conclure de nombreux accords bilatéraux qui montrent régulièrement leur pertinence et leur efficacité.

Enfin, la souplesse de l'organisation française lui permet de s'adapter à un large spectre de menaces émergentes et des risques diffus, s'exerçant ou provenant des espaces maritimes (terrorisme, narcotrafic, piraterie, immigration illicite,...), continuum où se rejoignent sécurité intérieure et extérieure.

2. Les organisations dans les différents pays européens

Il n'existe pas actuellement dans l'Union Européenne de services de garde-côtes dont les compétences couvrent de façon exclusive les principaux domaines d'action civile de l'Etat en mer.

En effet, cette appellation, bien que relativement répandue recouvre des réalités très différentes selon les pays. Au sein de chaque Etat, les organismes en charge de la sauvegarde maritime ne disposent pas d'une plénitude de compétence et sont souvent en concurrence avec d'autres services capables d'agir en mer, sans qu'existe une structure de coordination équivalente à celle du préfet maritime dont le concept est unique en Europe.

Concept importé depuis une vingtaine d'années, les structures de garde-côtes ont été développées en premier lieu par les pays du Nord⁴. D'autres pays ont suivi : la *Guardia Costiera italiana* (1989), la *Guardia Civil del mar espagnole* (1991) et la *Küstenwache allemande* (1994).

⁴ La *Coast Guard* suédoise existait depuis longtemps ; la *Kystvakt* norvégienne a été créée en 1977 et la *Kustwacht* néerlandaise en 1987.

Dans la très grande majorité des cas, à l'exception, peut-être, de la Grande-Bretagne⁵, ces structures ne sont pas autonomes. La Kystvakt norvégienne est une institution militaire, la Guardia Costiera italienne est placée sous l'autorité organique de l'inspecteur général des capitaineries du port, la Guardia civil del mar espagnole est la branche maritime de la Guardia Civil, la Küstenwache allemande est une structure de coordination qui dépend de plusieurs ministères.

A la diversité des structures, s'ajoute la diversité des missions. Les priorités données varient selon les réalités socio-économiques nationales.

Au Royaume-Uni, par exemple, la surveillance des pêches apparaît comme étant une action prioritaire de l'Etat en mer. En Italie, c'est la lutte contre les trafics qui est prioritaire.

Un point commun à ces diverses organisations doit toutefois être noté : dans la plupart des Etats membres, des sociétés de sauvetage privées travaillent en étroite collaboration avec les services de l'Etat. Elles assurent, avec l'aide de bénévoles et le soutien financier de leurs membres, des missions de service public à proximité des côtes⁶.

Un descriptif succinct des principales organisations nationales est donné ci-dessous.

1. Le Royaume Uni

Le 1^{er} avril 1998 a été créée *The Maritime and Coastguard Agency* qui rassemble en une structure unique deux agences préexistantes, l'agence pour la sécurité maritime et l'agence des garde-côtes. Cette dernière, qui intégrait l'ancienne structure *Her Majesty's Coast Guards* et la *Marine Pollution Control Unit*, avait été créée en 1994.

Cette nouvelle agence est une structure civile qui dépend du ministère de l'environnement, des transports et des régions.

⁵ Le cas du Royaume-Uni est particulier, puisqu'une *Coast Guard* existait dès 1822 ; cependant une nouvelle structure, intégrant la précédente a récemment vu le jour, *the Maritime and Coastguard Agency*, créée en 1998.

⁶ Peuvent notamment être citées : la société nationale de sauvetage en mer française (SNSM), la *Royal, national lifeboat Institution* britannique (RNLI 700 salariés permanents), la *Deutsche gesellschaft zur rettung schiffbruchiger* allemande ...

Elle comprend 1000 membres permanents et 3000 auxiliaires volontaires ; à l'exception de trois hélicoptères basés dans le Nord du pays, et d'engins pneumatiques d'urgence, elle ne dispose pas d'une flottille d'intervention, ses moyens navals étant ceux de la *Royal National Lifeboat Institution*.

Elle est désormais en charge du registre de la marine marchande, de la réglementation des gens de mer, de la recherche et du sauvetage, de la prévention et de la lutte contre la pollution, et de la navigation de plaisance.

2. *L'Allemagne*

En Allemagne, la *Küstenwache der Bundesrepublik Deutschland* a été créée le 7 juillet 1994.

Cette structure civile⁷ n'est pas une administration autonome mais elle est chargée de coordonner, de planifier et de diriger les missions des unités de la garde frontière (*Bundesgrenzschutz*), de la garde pêche (*Fischereischutz*), de la douane (*Zoll*), et des phares et balises (*Schiffahrtpolizei*).

Elle dispose de 30 bateaux et de 7 hélicoptères et est contrôlée par deux centres de coordination implantés à Cuxhaven et à Neustadt/Holstein.

Six missions principales lui sont dévolues : la protection de l'environnement maritime, la sécurité du trafic maritime, la surveillance des frontières, le contrôle des pêches, la surveillance des dispositions douanières, le contrôle des activités de recherche scientifique.

3. *L'Italie*

En Italie, un décret conjoint Marine marchande/Défense a créé le 8 juin 1989 la *Guardia Costiera*, structure regroupant tous les moyens nautiques, aériens et opérationnels des capitaineries de port. Elle est placée sous l'autorité organique de l'inspecteur général des capitaineries de port et regroupe près de 5000 hommes dont 980 officiers (militaires appartenant au corps d'officiers de la marine italienne).

⁷ La loi fondamentale interdit toute mission de police.

Elle dispose de 270 vedettes et des aéronefs.

Elle a en charge l'administration maritime au sens large (immatriculation des marins, des navires, gestion du domaine maritime,...), mais aussi la sécurité de la navigation, la recherche et le secours en mer, la police maritime, la surveillance des pêches, la lutte antipollution, le concours à la lutte contre le trafic de stupéfiants et l'immigration clandestine.

Elle est en concurrence avec la *Guardia di Finanza* (équivalent des douanes), force militaire de 56 000 hommes dont la partie maritime est principalement chargée de la répression des trafics à partir de la mer, et qui dispose de moyens aéronavals relativement importants.

4. L'Espagne

La *Guardia civil del mar* a été créée en 1991. Elle est la branche maritime de la Guardia civil et ses attributions sont très larges : police des pêches, contrôle de l'immigration clandestine, surveillance douanière, ce qui engendre des conflits de compétence avec le *Servicio de Vigilancia Aduanera* (douanes).

Cette formation militaire comprend environ 3000 gradés et officiers.

3. Quelles voies d'améliorations en matière d'organisation ?

D'éventuelles améliorations peuvent s'appliquer dans les trois domaines qui concourent à la recherche d'une maîtrise de la sauvegarde des côtes à l'échelle européenne :

la réglementation, de sa définition à la vérification de son application ; l'action en mer et plus précisément les structures de décision, de conduite, et d'emploi des moyens dédiés ; l'information à caractère maritime, de son recueil à son exploitation.

Si le premier domaine s'inscrit naturellement dans une perspective communautaire, les deux autres peuvent prendre plusieurs formes, qui se déclinent selon un processus continu, de la coopération vers une intégration, selon le niveau d'autonomie que chaque Etat souhaite conserver.

1. Réglementations maritimes.

Dans ce domaine, la voie du renforcement du droit international (au travers de l'OMI) et surtout la définition de directives européennes est de nature à réduire l'occurrence et les conséquences des accidents dramatiques pour l'environnement.

La déclaration commune du chef de l'Etat français et du chef du gouvernement espagnol, à l'issue du 15^{ème} sommet bi-latéral annuel, qui s'est tenu à Malaga le 26 novembre 2002, marque la volonté de ces Etats côtiers d'éloigner le risque des côtes et d'inciter les autres Etats européens à leur emboîter le pas.

Une agence de sécurité centrale (l'AESM, Agence Européenne de Sécurité Maritime, voir annexe I) devrait contribuer à renforcer le pouvoir normatif et surtout l'exigence de transparence concernant le contrôle des navires en particulier.

Une responsabilisation plus directe de l'Etat du pavillon sur l'état de ses navires et sur leur mise en œuvre pourrait sûrement renforcer le dispositif tel qu'il est prévu.

2. Définition des structures d'action et de coordination

Cette approche réglementaire doit s'adosser sur des structures permettant de définir et conduire les actions de toute nature, préventives, répressives ou curatives, permanentes ou de circonstance.

Les organisations des Etats côtiers européens varient fortement selon la configuration de leurs approches, leur tradition administrative et leurs ambitions maritimes dans le domaine de la défense. Chacun vise à être le plus efficace possible, et des accords entre pays européens voisins ébauchent une approche coordonnée.

Il y a là cependant un vaste champ d'amélioration et c'est dans ce secteur que l'exemple national est le plus à même d'apporter des réponses adaptées à la variété des défis et des situations.

Coordination au niveau politico-administratif

La création d'une structure de coordination centrale permanente pourrait être envisagée. Ce « Secrétariat Général de la Mer européen » par analogie aux structures du domaine de la

politique européenne de sécurité et de défense (PESD), pourrait être une émanation des SG Mer (ou «équivalents») nationaux.

Son rattachement à une autorité européenne clairement identifiée, et son pouvoir de contrainte, seraient toutefois les principales difficultés à résoudre.

Equivalent pour la sécurité maritime du comité militaire européen, s'appuyant sur l'expertise de l'AESM, son action s'articulerait dans un premier temps autour des trois points suivants :

- harmonisation des doctrines générales de chaque Etat ;
- évaluation des risques et des menaces à traiter en priorité à l'échelle européenne ;
- harmonisation et optimisation des procédures et de l'interopérabilité.

Ultérieurement selon le degré d'intégration recherché, elle pourrait, dans le respect du principe de la multi-disciplinarité de ses compétences⁸ (à l'exclusion des questions strictes de défense militaire) coordonner, orienter et faciliter les investissements nationaux, et surtout coordonner rapidement les moyens techniques et financiers face à un événement majeur.

Elle pourrait se voir confier la charge de coordonner et d'orienter l'action d'agences spécialisées, et en premier lieu l'agence européenne de la sécurité maritime.

L'enjeu de la visibilité de cette autorité européenne dans le domaine maritime sera essentiel. Elle aurait vocation à travailler au travers du SGMer national.

Conduite et coordination des opérations

Particulièrement sensible du fait de l'impact politique et des conséquences sur les organisations nationales, toute évolution dans ce domaine ne peut qu'être progressive et souple.

⁸ Dans le domaine des interventions (en cas d'accident, sauvetage majeur et lutte contre les pollutions accidentelle en premier lieu), une analogie avec quelques principes de l'organisation européenne de la Défense pourrait être envisagée, avec la création d'un vivier de moyens dédiés et spécialisés de chaque pays, pour une intervention du type « force de réaction rapide européenne », avec plans et délais d'alerte préétablis. Une obligation de participation pourrait y être ajoutée, compte tenu des urgences.

Le principe de la **déconcentration** de la conduite de l'action vers l'Etat côtier et de la **coopération par façade** semble l'approche qui permet de combiner l'action interministérielle nationale (représentée par l'autorité de conduite sur le lieu de l'action et les structures sur lesquelles elle est adossée) et la coopération internationale, prenant la forme de moyens ou d'expertise, sous couvert de l'union européenne.

Toutefois, l'étendue des conséquences des événements de mer dépasse souvent les limites des attributions ou du périmètre géographique confié à une autorité nationale, si bien qu'il peut sembler nécessaire de renforcer par façade maritime le processus de coordination, animé en France par les Préfets maritimes.

Coordination des moyens d'intervention

L'importance des moyens terrestres, maritimes et aériens engagés par la marine dans les missions de sauvegarde maritime (voir annexe II), sensées regrouper la défense maritime du territoire et l'action de l'Etat en mer lui incombant, la spécificité de certaines capacités et la diversité des risques et des menaces à traiter nécessitent une action de coordination spécifique des autorités militaires chargées de la préparation et de la mise en œuvre des moyens.

La marine a ainsi mis en place au sein de son Etat major une autorité militaire de coordination dans le domaine de la sauvegarde maritime⁹, chargée de veiller à l'efficacité et à la cohérence des dispositions prises en interne, mais aussi de favoriser l'effort de synergie avec les autres administrations engagées et les contacts avec nos partenaires européens.

Ce besoin général de cohérence et de coordination des différents acteurs, au sein de la marine comme entre les administrations, voire en coopération internationale, renforce la nécessité d'une impulsion forte à l'échelle européenne dans ce domaine.

Ainsi, actuellement définis, financés, répartis et employés par l'autorité nationale, les moyens d'intervention dans le cadre de la sécurité maritime pourraient progressivement

- dépendre de choix normatifs définis par l'AESM ;
- faire l'objet de démarches d'harmonisation et de répartition, par domaine capacitaire, par façade maritime ;

⁹ Au plan conceptuel et de la doctrine, à l'exclusion de la mise en œuvre des moyens.

- être financés par des fonds européens (source et modes de financement à définir) pour ce qui concerne les investissements les plus lourds, répondant aux engagements internationaux et exigences européennes ; à titre d'exemple, il pourrait être proposé de financer par ce biais trois bâtiments de haute mer de type frégate de surveillance et un bâtiment de lutte anti-pollution. A défaut de financement européen, ce type d'acquisition pourrait faire l'objet d'un financement innovant.
- être « déclarés¹⁰ » et mobilisables sur demande de la cellule de coordination centrale européenne ;
- être porteurs d'un même signe distinctif (par exemple un pavillon aux marques d'une garde-côte européenne générique) rendant plus visible la prise en charge par l'UE de ces questions sensibles.

3. Renseignement d'intérêt maritime.

La notion de renseignement d'intérêt maritime a vocation à faciliter le travail de recueil qui s'appuie sur la variété des réseaux et des cultures (polices des frontières, défense, douanes ...).

Cet aspect local et spécifique incite à maintenir, dans un premier temps, l'élaboration et l'exploitation du renseignement au sein de structures régionales nationales.

Toutefois, le renseignement étant indissociable de l'intervention dont il constitue un préalable, il faut veiller à doter les centres de direction d'opérations des moyens suffisants pour fusionner et exploiter l'information provenant des différents organes de surveillance.

Le réseau SPATIONAV permettant l'échange de ce type d'information à l'échelle européenne est une voie actuellement explorée.

Une structure unique à l'échelle de l'Europe est-elle donc envisageable ?

La situation actuelle en Europe, caractérisée par une grande hétérogénéité des organisations et l'absence de base juridique, ne favorise pas le ralliement à une structure unique.

¹⁰ A l'instar des capacités militaires nationales envers l'OTAN.

Le concept de garde-côte peut paraître intéressant par l'image d'unité de ses structures ainsi que l'harmonisation et la spécialisation des moyens concernés qu'il propose. Mais le prix est un investissement probablement lourd, sans garantie d'éviter la redondance, ainsi qu'un besoin d'une réorganisation d'ampleur dans chaque Etat côtier, soutenue par des fondements juridiques adéquats.

Comme toutes les analyses l'avaient déjà indiqué lors des réflexions conduites après le naufrage de l'Erika, reproduire en France une organisation sur le modèle américain reviendrait à rassembler dans une nouvelle administration des moyens d'origine diverse, souvent difficile à identifier compte tenu de leur polyvalence.

Par ailleurs, la nécessité de coordination inter administrations persiste en raison du besoin de continuité de l'action, à terre et en mer, avec les multiples organismes concourant à la sécurité intérieure dans l'espace de Schengen, ainsi que pour la mise en œuvre de moyens lourds ou nombreux habituellement employés à d'autres tâches¹¹.

Le souci d'éviter toute **duplication**, la recherche d'une efficacité globale et pas seulement maritime et le besoin de garantir la même efficacité dans la transition¹² incitent donc à **privilégier l'amélioration et l'extension du principe de coordination mis en œuvre jusqu'à présent sur le plan national**¹³.

Pour répondre à des sollicitations si diverses, la France a fait le choix d'une coordination de l'action de ses administrations en mer, mais aussi de l'équilibre et de la clarté dans leurs attributions respectives.

¹¹ Actuellement, seule la marine a, en France, la compétence et les moyens pour organiser et coordonner une telle force.

¹² Les conséquences en matière de personnel seraient sans doute importantes et difficiles à gérer dans la phase de transition.

¹³ Sur l'expérience réussie, à l'instar des coalitions militaires, d'une certaine séparation de l'organique et de l'opérationnel.

Dans un souci de bonne économie des moyens, le dispositif général est largement adossé sur la permanence et les capacités tous temps de la marine, cœur du dispositif hauturier et d'autant mieux adaptées que l'on recherche de la profondeur, du préavis et que l'on s'éloigne du littoral et des eaux sous souveraineté, et dont le personnel est statutairement soumis à obligation de disponibilité.

Adaptant sa posture et sa contribution face aux menaces et aux risques émergents, la marine nationale engage un volume croissant de ses moyens dans les missions de sauvegarde maritime, qui représentaient, en 2001, près du quart du potentiel annuel d'activité de ses bâtiments et aéronefs.

Par ailleurs, les évènements récents (naufrages de l'Erika et du Prestige) confortent le besoin d'acquisition de moyens spécialisés, effort auquel la marine participe notamment par le projet de barges anti-pollution, qu'elle pourrait promouvoir dans le concert européen.

Enfin, l'évolution prévisible dans ce domaine, confirmée par les déclarations récentes¹⁴, va engendrer des besoins supplémentaires de moyens hauturiers de contrôle et d'intervention, estimés à ce stade à trois frégates de surveillance d'un modèle éprouvé doté de moyens de lutte contre la pollution. Cet accroissement modeste de format, non prévu par la loi de programmation militaire, ne pourrait s'envisager qu'en identifiant des sources et des modes de financements nationaux innovants, voire européens, montrant ainsi une réelle volonté communautaire dans le domaine de la sécurité maritime.

Fondé sur le principe d'une coopération interministérielle sur un domaine trop varié pour être bien couvert par un organisme unique, le modèle français présente de nombreux atouts face à l'enjeu d'une réponse européenne à ces questions.

Réactif et évolutif, il a fait la preuve depuis plusieurs années qu'il pouvait s'adapter rapidement, dans la lutte contre le narco-traffic ou le transport illégal de migrants.

Par ailleurs, la constitution d'une organisation « garde-côtes européenne », rassemblant sous une même autorité l'ensemble des moyens des administrations compétentes serait une entreprise

¹⁴ de J. Chirac et J-M Aznar au sommet franco-espagnol du 26 novembre 2002 : extension des contrôles des navires, suspects par leur âge ou leur cargaison, au delà des eaux territoriales jusqu'au limite des zones économiques exclusives.

particulièrement complexe à mettre en œuvre - compte tenu de la diversité des parties prenantes et des missions spécifiques qui leur reviennent, ainsi que de la variété des risques et des menaces -, sans doute très onéreuse, et qui imposerait en tout état de cause une phase de transition nécessairement longue.

L'exportation des principes du système français, à savoir fédérer les organisations nationales plutôt que les changer, est donc à privilégier.

Par ailleurs, dans la perspective d'une structure européenne (qui reste à définir), la marine nationale, qui dispose d'un large éventail de capacités de veille et d'intervention employé actuellement dans un dispositif de sauvegarde maritime, est prête à identifier plus ostensiblement les moyens dédiés en force de « garde-côtes » afin d'apporter une meilleure visibilité nationale et internationale.

Aussi, la voie d'une approche intermédiaire progressive et souple, combinant d'une part une autorité centrale capable de fédérer les doctrines et les plans, de mobiliser les ressources et de générer des postures permanentes de surveillance et d'urgence, et d'autre part l'identification des structures régionales par façade avec un pouvoir de coordination apparaît comme le meilleur vecteur d'une ambition européenne affirmée.

Troisième partie : Les moyens

1. La posture permanente de sauvegarde maritime comme l'outil de mise en oeuvre du concept sauvegarde maritime

La Marine agit en étroite collaboration avec les différents ministères et les autres armées, et en coopération internationale. Elle recherche des accords favorisant les échanges d'information ainsi que la coordination et la complémentarité des interventions.

Elle le fait dans le cadre de son concept de sauvegarde maritime qui peut être défini ainsi : « *En complément des missions découlant des fonctions stratégiques du Livre blanc sur la Défense, dissuasion et projection, et recoupant celles liées à la fonction prévention, la sauvegarde maritime est le cadre dans lequel s'inscrivent les missions de la Marine permettant de faire face à toutes les menaces susceptibles de venir de la mer, d'assurer la défense des droits souverains en mer, et la maîtrise des risques liés à l'activité maritime.*

Participation de la Marine à la fonction stratégique de protection, les missions de sauvegarde assurent la défense du territoire à partir de la mer et contribuent à la défense et à la protection des intérêts de la France, en mer et à partir de la mer. Elles s'exercent dans le cadre des zones maritimes instituées par le décret n° 74-968 du 22 novembre 1974, aussi bien dans les approches des territoires sous souveraineté et juridiction nationales qu'en haute mer. »

La sauvegarde maritime consiste donc à mettre à la disposition des autorités gouvernementales un dispositif de surveillance et d'intervention, dense sur nos côtes et étendu ou ponctuel au large, permettant de se prémunir contre les dangers, de prévenir ou de traiter une large gamme de menaces existant en mer ou provenant de la mer, susceptibles de porter atteinte à notre territoire national, à nos intérêts, à l'ordre public national ou international. Elle englobe la défense maritime du territoire (DMT).

De ce point de vue, la sauvegarde maritime n'est pas, à elle seule, l'action de l'état en mer (AEM) :

- Elle est à la fois plus vaste englobant les missions d'AEM accomplies par la marine et les missions de protection et de défense ;

- Elle est aussi moindre, car l'action d'autres administrations (affaires maritimes, gendarmeries, douanes) concourt à l'AEM sans pour autant relever de la sauvegarde maritime dont le périmètre est limité au ministère de la défense.

Le dispositif de sauvegarde maritime s'appuie sur l'ensemble des capacités et des moyens de la Marine dont une structure de commandement opérationnel, avec toutes les gradations possibles en volume et en nature (voir Annexe II). Adaptant sa posture aux exigences de ce nouveau contexte, la Marine maintient une stratégie active qui privilégie la surveillance dans la profondeur, du grand large jusqu'au littoral, et la réactivité. Ainsi, face aux menaces émergentes, (terrorisme, piraterie, immigration illicite...) son action se place au plus près de leur source pour en détecter les signes précurseurs. Pour cela, elle agit en étroite collaboration nationale – avec les administrations de l'État et les autres armées – et internationale, s'appuyant sur des accords permettant de larges échanges d'information et la coordination des interventions.

Parmi ces administrations, certaines constituent des partenaires privilégiés déjà cités : les douanes, qui mettent en oeuvre pour leurs missions des aéronefs et une flotte de plusieurs dizaines de patrouilleurs, la direction des affaires maritimes et des gens de mer (DAMGM), dépendant du ministère de l'équipement des transports et du logement, met en valeur également de nombreux patrouilleurs, pour la police des pêches et les contrôles de sécurité. La marine s'appuie également sur les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage), pour la coordination du sauvetage et la surveillance de zones de séparation de trafic ou encore la gendarmerie maritime, composante de la gendarmerie nationale, mise pour emploi auprès de la Marine nationale.

Au titre de ces missions, la marine est tenue d'entretenir un potentiel important.

Tout d'abord, elle met en oeuvre un dispositif d'alerte permanent, en liaison étroite avec les CROSS, qui lui permet de réagir à bref délai sur un événement. Ainsi, pour la prévention au large des côtes, dans les zones à fort trafic, la marine, depuis plus de vingt ans, affrète et conduit l'action de remorqueurs capables d'intervenir en permanence sur des navires en difficultés.

D'une façon générale, les bâtiments et aéronefs de la marine peuvent, de par leur polyvalence, être appelés à participer à ces missions, mais la disposition de moyens dédiés plus particulièrement à l'action de l'Etat en mer a été développée ces dernières années. Une trentaine de patrouilleurs de haute mer, dont une douzaine de la gendarmerie maritime, une dizaine d'avions de surveillance maritime à long rayon d'action, une dizaine d'hélicoptères aux

performances hauturières participent aux missions de surveillance, de police, de prévention ou de sauvetage en mer.

De même, six frégates de surveillance exercent des missions de présence, en particulier au large de nos DOM/TOM, ou participent à la police des pêches dans les zones australes en complément d'un patrouilleur dédié exclusivement à cette mission. Enfin, six navires spécialisés assurent les missions d'hydrographie et d'océanographie.

Cette posture permanente de sauvegarde maritime, coordonnée de manière plutôt efficace grâce à une organisation centralisée sous l'autorité du préfet maritime atteint cependant ses limites :

- les informations ne sont pas échangées systématiquement entre les différents pays.
- Les moyens actuels ne permettent qu'une surveillance côtière, en dehors des aéronefs qui permettent d'étendre la zone de surveillance, mais de façon épisodique et momentanée.

2. La mise en place d'un réseau d'échange de renseignements à l'échelle européenne

Afin de coordonner plus efficacement l'action du préfet maritime, la marine a décidé de mettre en place une structure permettant de partager l'information. Au travers de ce projet SPATIONAV, système naval de surveillance des espaces maritimes et des zones sous juridiction nationale, il s'agit premièrement de constituer une image du trafic maritime de nos approches, qui soit exhaustive (tout objet d'intérêt doit y être représenté) et actualisée en temps réel. Il s'agit ensuite de partager cette information et de faciliter la coordination entre les acteurs de l'AEM. Ces fonctions seront établies premièrement entre les acteurs Marine de la protection et de la sauvegarde : centres d'opérations maritimes, navires, aéronefs, sémaphores et vigies. Ce projet dépasse cependant largement le périmètre de la Marine puisque les CROSS et les centres opérationnels des douanes y sont étroitement associés. Ainsi SPATIONAV a-t-il deux volets : un volet « capteurs et surveillance », pour assurer la couverture des espaces considérés, et un volet « système d'information » pour le traitement, l'appréciation de situation et la coordination.

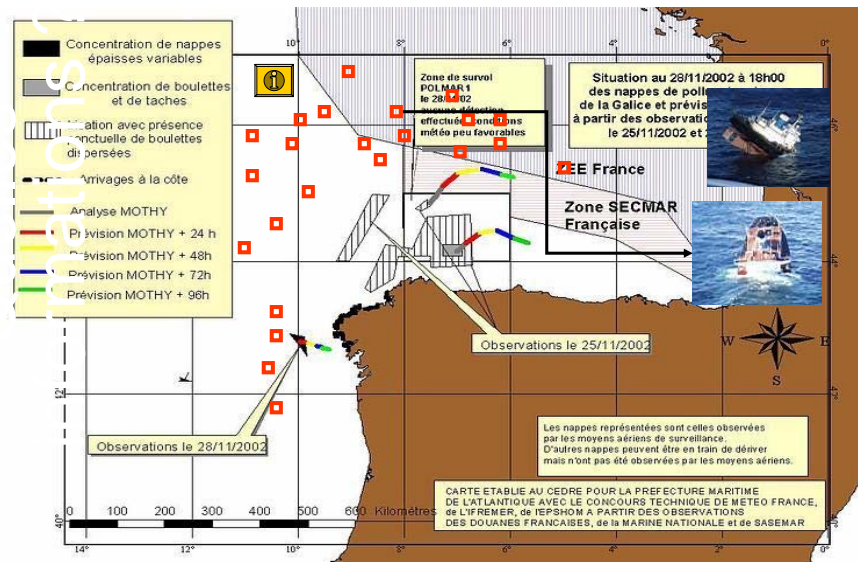
Un réseau permettant la mise en commun des informations issues de l'ensemble des capteurs appartenant aux différentes administrations...

Au contact de l'élément maritime, les CROSS, les sémaphores, les vigies qui assurent une veille continue sur l'ensemble des côtes métropolitaines, conjointement aux bâtiments et aéronefs, qu'ils appartiennent à la Marine, aux douanes, aux affaires maritimes ou à toute autre administration, effectuent une surveillance locale grâce à leurs capteurs (radars, optronique, goniométrie etc.) : ils exploitent les renseignements disponibles (interrogations de navires, exploitation de bases de données, informations sur les zones connexes etc.) et établissent une image mise à jour en temps réel. La mise en commun des capteurs permettra de centraliser l'ensemble de ces informations pour ensuite les diffuser, de façon totalement automatique à l'ensemble des administrations impliquées dans l'AEM. Ainsi sera constituée pour les façades méditerranéenne et atlantique une image unique de la surveillance des approches qui sera, rafraîchie en permanence, désignée comme « situation des approches maritimes ».

...pour ensuite élaborer la vision métier des approches maritimes.

Cette situation « temps réel » constitue le socle sur lequel les différents centres opérationnels vont travailler afin d'élaborer leur vision métier des approches maritimes. Si les affaires maritimes regardent les approches sous l'angle de la sécurité maritime, les douanes les verront sous celui de la lutte contre les trafics illicites et la Marine sous celui de la sauvegarde. Les approches maritimes peuvent donc être comparées à un cube, dont l'intérieur est constitué par cette situation des approches maritimes, chaque face étant la perception qu'en ont les administrations. Cette perception, également élaborée à partir de renseignements d'intérêt maritime obtenus par le biais d'autres sources (partenariats, échanges alliés etc.), se concrétise sous la forme de la « situation des approches maritimes de référence », validée par une autorité opérationnelle et diffusée en fonction des besoins.

Exemple de SAMR



Avec SPATIONAV, les conditions dans lesquelles la Marine exerce la surveillance des approches évolueront profondément. Les changements les plus marquants concernent l'architecture du réseau ouvert sur l'Europe, l'arrivée de l' AIS¹⁵ et les nouveaux capteurs.

La mise en réseau permettra d'atteindre la « maîtrise de l'information » dans les approches maritimes, chaque utilisateur ayant accès à la donnée dont il a besoin et pouvant enrichir l'information commune de ses propres éléments. Afin d'être en mesure de raccorder n'importe quel utilisateur, SPATIONAV s'appuie sur des liaisons propres aux administrations mais également sur Internet. Ceci permet de raccorder un nouvel acteur civil ou militaire, lors d'une opération de lutte contre une pollution par exemple. De plus, une interface privilégiée a été développée avec le système TRAFIC 2000 déployée par les affaires maritimes. Ce système, relié aux ports de commerces majeurs, assure le suivi de l'ensemble des navires de commerce. Gigantesque base de données alimentée par les CROSS, les ports et les systèmes équivalents européens¹⁶, elle offre une complémentarité au système SPATIONAV sans précédent : il est ainsi possible de connaître les caractéristiques d'un navire, sa route, ses derniers mouvements portuaires, ainsi que la nature de son chargement à partir du même poste de travail.

¹⁵ *Automatic Identification System*

¹⁶ L'interconnexion des bases de données européennes est assurée via le système *SafeSeaNet*

L'Automatic Identification System

Les récentes directives de l'OMI ainsi que celles établies par l'Europe¹⁷ obligent les bâtiments de commerce ainsi que les États côtiers à s'équiper d'AIS. Ce système dont le principe est assez proche de l'IFF utilisé par l'aviation permet de situer et d'identifier automatiquement les navires jusqu'à une distance d'environ 50 Km des côtes. En outre, ce système permet d'alerter les navires en route de collision et d'envoyer plus efficacement des appels de détresse. Une trentaine de stations AIS à terre sont aujourd'hui prévues afin d'assurer une couverture AIS continue des approches maritimes. Enfin, les Falcon 50 mis en oeuvre par la marine et spécialisés dans les missions de surveillance maritimes devraient également en être équipés.

Par recoupement des informations, l'AIS devrait faciliter considérablement le travail de surveillance des approches maritimes.

3. L'utilisation de navires privés à des fins de sauvegarde maritime

Les navires privés regroupent essentiellement les navires de pêche, et les navires de commerce. Si le nombre de bâtiments de pêche est bien supérieur à celui des bâtiments de commerce, ils naviguent principalement dans certaines zones bien délimitées, généralement à proximité des côtes et leurs caractéristiques (dimension, armement...), en dehors de quelques gros thoniers, ne se prêtent pas à une adaptation au profit de l'Etat.

L'effort se concentrera donc sur la flotte de commerce, moins nombreuse, mais plus adaptée à une telle contribution (voir en annexe III).

Quels navires, et à quelles fins ?

Une contribution des navires de commerce dans le domaine de la sauvegarde maritime ne peut s'envisager que dans le cas où le navire contributeur trouve un avantage. Compte tenu des difficultés administratives qu'engendrerait la mise en place d'un tel marché, cet avantage ne peut être financier. En revanche, la mise en place d'une protection efficace peut constituer une contrepartie à une contribution, surtout si celle-ci, automatisée, n'engendre aucune charge de travail supplémentaire.

Pour les navires, il s'agirait de :

¹⁷ Directive européenne 2002/59/CE du 27 juin 2002

- transmettre régulièrement, de façon totalement automatique, des données relatives au trafic maritime les environnant. Ce peut être par exemple une liste des navires obtenus par l'AIS et corrélée avec l'image radar du bord.
- Transmettre, à la demande, un message d'événement. Rédigé manuellement par un membre de l'équipage, il permettrait de rendre compte d'une situation anormale (pollution, navire apparemment en difficulté...).

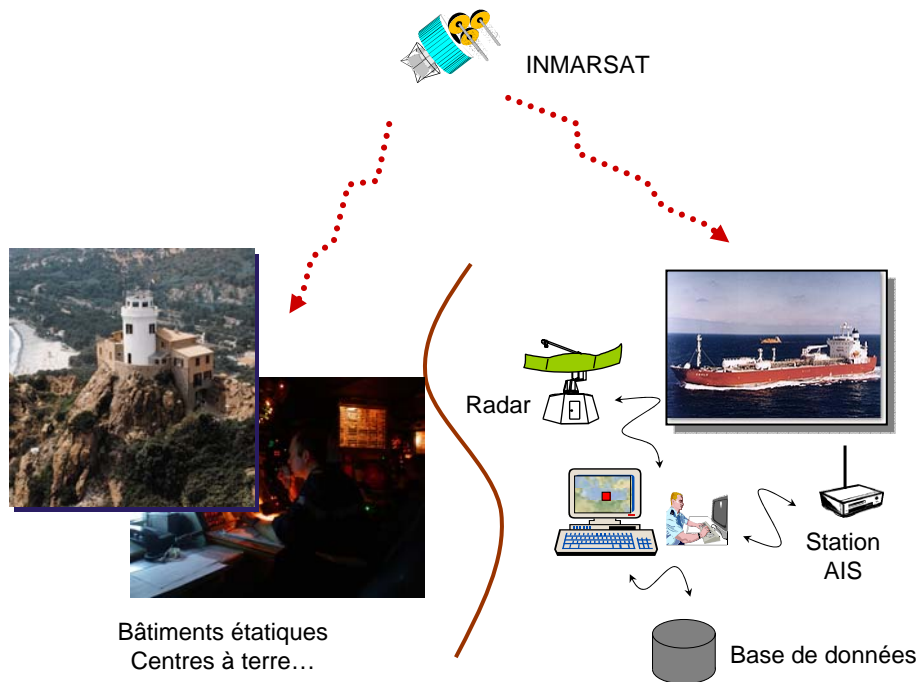
En contrepartie, le navire est informé de la situation « sécurité » dans son environnement et peut, par un canal privilégié, prendre contact avec un centre de sauvegarde couvrant sa zone.

Une ébauche de cette coopération à double sens a été mise en place au Moyen Orient dans le cadre du contrôle naval volontaire.

Evidemment, la faible densité des navires dans certaines zones ne permettra pas de corréler les informations recueillies avec d'autres navires. De plus, la fiabilité des informations transmises et le délai de transmission pourraient limiter la pertinence de la mise en place de telles coopérations. Cependant, l'utilisation privilégiée de capteurs automatiques, comme l'AIS, permet d'obtenir une information limitée mais en temps quasi-réel et de fiabiliser celle-ci autant que possible en supprimant toute intervention humaine. Par ailleurs, la rédaction des messages d'événement peut être guidée par le système, invitant l'opérateur à remplir des rubriques identifiées, ceci concourant à une description aussi exhaustive et précise que possible.

L'adaptation des navires

La plupart des moyens nécessaires à ce type de coopération existent à bord des navires. Que ce soit l'AIS ou les moyens de transmissions par satellite (INMARSAT), ils ne nécessitent pas de modification majeure. La principale adaptation consiste en la mise en place à la passerelle d'un ordinateur permettant d'élaborer les messages de situation ou d'événement et de les envoyer. Ce même ordinateur permettrait d'accéder à la situation « sécurité » de la zone dans lequel évolue le bâtiment.



Cette architecture pourrait être intégrée au système SPATIONAV présenté plus haut. Dans un souci d'interopérabilité accrue, l'étude de l'intégration de ce système dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer, (le SMDSM) devra être également conduite.

L'adaptation des navires de commerce pourrait s'effectuer dans le cadre de la COPAND : Commission permanente d'adaptation des navires de la flotte de commerce aux besoins de la défense nationale.

Ainsi, le "Port Vendres", qui a fait l'objet en 1982 d'un contrat d'affrètement entre le commissariat de la Marine et son armateur la Société SOFLUMAR, a vu certains aménagements afin qu'il puisse ravitailler en mer les bâtiments de combat.

Cependant il apparaît que peu de navires répondent aujourd'hui aux sollicitations de la COPAND. Ceci s'explique d'une part par le fait que les travaux effectués sont à la charge et à l'initiative des armateurs, et d'autre part par la limitation des travaux de cette commission aux seules fins de ravitaillement.

La parfaite adhésion des principaux armateurs à cette démarche conditionne la réussite de ce projet. Il est donc indispensable, dans un premier temps, de définir les navires qui bénéficieront de cette coopération. Parallèlement, il est nécessaire de définir la nature des messages de situation (types d'informations, fréquence...) et surtout la typologie des situations anormales.

Dans un second temps, une action auprès de l'Union Européenne permettra d'une part d'obtenir les financements nécessaires à l'étude et au développement d'un tel système et d'autre part d'obtenir si possible l'adhésion des autres pays de l'Union.

L'implication des navires de commerce peut, à coût réduit, accroître considérablement le suivi du trafic maritime à la fois dans nos approches, mais également en haute mer. En les assimilant dans SPATIONAV les bâtiments coopérants peuvent alors être considérés alors comme des « sémaphores flottants ».

A plus long terme, le champ des nouveaux acteurs pourrait être étendus aux autres mobiles présents sur zone : outre les pêcheurs dont les limitations ont été évoquées, mentionnons les installations océanographiques et météorologiques disposées en permanence au large et qui, équipées d'un transpondeur AIS, pourraient renvoyer l'état du trafic les environnant.

On peut également évoquer les acteurs aériens et spatiaux (aéronefs commerciaux, opérateurs satellite...) mais dont la présence reste très occasionnelle.

Conclusion

La protection des approches maritimes, obéissant autrefois à une logique prioritaire de défense face à une menace militaire d'Etats identifiés, a aujourd'hui profondément évoluée vers une logique de sauvegarde, confrontée à un large spectre de menaces et de dangers diffus, s'exerçant dans les espaces maritimes où se rejoignent sécurités intérieure et extérieure.

Dans la mesure où seule une action concertée entre les différents pays de l'Union Européenne peut lutter efficacement contre ces nouvelles menaces, il est nécessaire de mettre en place une autorité centrale capable de fédérer les doctrines et les plans, de mobiliser les ressources et de générer des postures permanentes de surveillance et d'urgence.

De plus, afin d'employer au mieux les moyens de sauvegarde maritime dont dispose les Etats membres, l'identification des structures régionales par façade avec un pouvoir de coordination par cette même autorité centrale apparaît comme le meilleur vecteur d'une ambition européenne affirmée.

Enfin, dans la mesure où les capteurs mis en place dans les approches maritimes ne suffisent plus pour assurer le préavis nécessaire au traitement des menaces, l'intégration de capteurs « coopérants » situés au large tels que les navires de commerce devrait permettre d'établir une vision exhaustive du trafic. Cette vision, partagée au travers d'un réseau unique, constituerait alors le socle permettant la coordination des différents moyens d'intervention en mer.

Annexe I

L'Agence Européenne de la Sécurité Maritime

Le règlement (CE) n° 1406/2002 (Journal Officiel L 208 du 5 août 2002) du Parlement européen et du Conseil fournissant la base légale pour la création de l'Agence européenne de la sécurité maritime (AESM) a été adopté par ces deux institutions le 27 juin 2002. Installée provisoirement dans les locaux de l'Union Européenne à Bruxelles, elle s'est réunie pour la première fois le 4 décembre 2002.

La nouvelle agence, créée au lendemain du désastre de l'Erika, contribuera à renforcer le système global de sécurité maritime dans les eaux communautaires, de manière à réduire les risques d'accident maritime, de pollution par les navires et de décès en mer.

D'une manière générale, l'AESM aura pour tâche de fournir à la Commission des avis scientifiques et techniques en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires, afin de l'aider dans ce processus continu qui consiste à mettre à jour et à développer la législation, à contrôler sa mise en œuvre et à évaluer l'efficacité des mesures en vigueur. Pour s'assurer du bon fonctionnement du système communautaire de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires, des représentants de l'agence effectueront des inspections dans les États membres.

Parmi ses autres tâches spécifiques, l'AESM contribuera au renforcement du régime de contrôle par l'État du port, au contrôle des sociétés de classification reconnues au niveau européen, à l'élaboration d'une méthode d'enquête commune sur les accidents maritimes et à la mise en place d'un système européen d'information sur le trafic maritime.

Par ailleurs, l'agence travaillera en étroite collaboration avec les États membres. En fait, elle répondra à toute question qu'ils pourront avoir sur l'application concrète des textes législatifs communautaires, comme la nouvelle directive sur le suivi du trafic maritime, et organisera des activités de formation *ad hoc* sur le régime du contrôle par l'État du port et celui de l'État du pavillon. De cette façon, elle favorisera la coopération entre les États membres ainsi que la diffusion des meilleures pratiques dans la Communauté. Elle jouera également un rôle positif dans le processus d'élargissement de l'Union européenne, en aidant les pays candidats à mettre en œuvre la législation communautaire relative à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires.

L'AESM aidera enfin la Commission et les États membres à évaluer l'efficacité de cette législation en leur fournissant des informations et des données objectives, fiables et comparables sur la sécurité maritime et la pollution par les navires.

Annexe II

Potentiel de la marine nationale concourant au dispositif de sauvegarde maritime

Zone préférentielle	Moyens principaux			Capacités spécifiques
Eaux intérieures et littoral	Chaîne sémaphorique	59 sémaphores	Dédiés aux missions de sauvegarde	Veille
	Bâtiments portuaires	Une trentaine de remorqueurs et de bâtiments de servitude		Soutien
	Unités de lutte contre les mines	16 chasseurs de mine 4 bâtiments de plongeurs-démineurs		Sécurité nautique
Eaux sous responsabilité nationale (limite ZEE)	Bâtiments hydrographique et océanographique	6	Dédiés aux missions de sauvegarde	Police
	Patrouilleurs et vedettes de la gendarmerie maritime	Une trentaine de bâtiments		Assistance et sauvetage
	Patrouilleurs spécialisés	6 PSP		
	Remorqueurs de haute mer	2 *		
	Hélicoptères moyens	5 DAUPHIN (aéronefs en parc)	Dédiés aux missions de sauvegarde	Contrôle et relevé des infractions
	Hélicoptères lourds	9 SUPER-FRELON		
Patrouilleurs P400	10	Utilisés ponctuellement pour des missions spécifiques (lutte contre les trafics) ou des opérations de secours	Intervention avec le concours ponctuel des commandos ou fusiliers marins pour des opérations de vive force en mer	
Haute mer	Avions de surveillance maritime	4 FALCON 50 M et 5 GARDIAN	Utilisés ponctuellement pour des missions spécifiques (lutte contre les trafics) ou des opérations de secours	Intervention avec le concours ponctuel des commandos ou fusiliers marins pour des opérations de vive force en mer
		5 NORD 262 E		
	Frégates de surveillance	6 (disposant d'une équipe de visite et d'hélicoptère)		

*A ces moyens s'ajoutent les bâtiments affrétés, 4 remorqueurs de haute mer et 3 bâtiments disposant de capacités spécifiques dans la lutte anti-pollution.

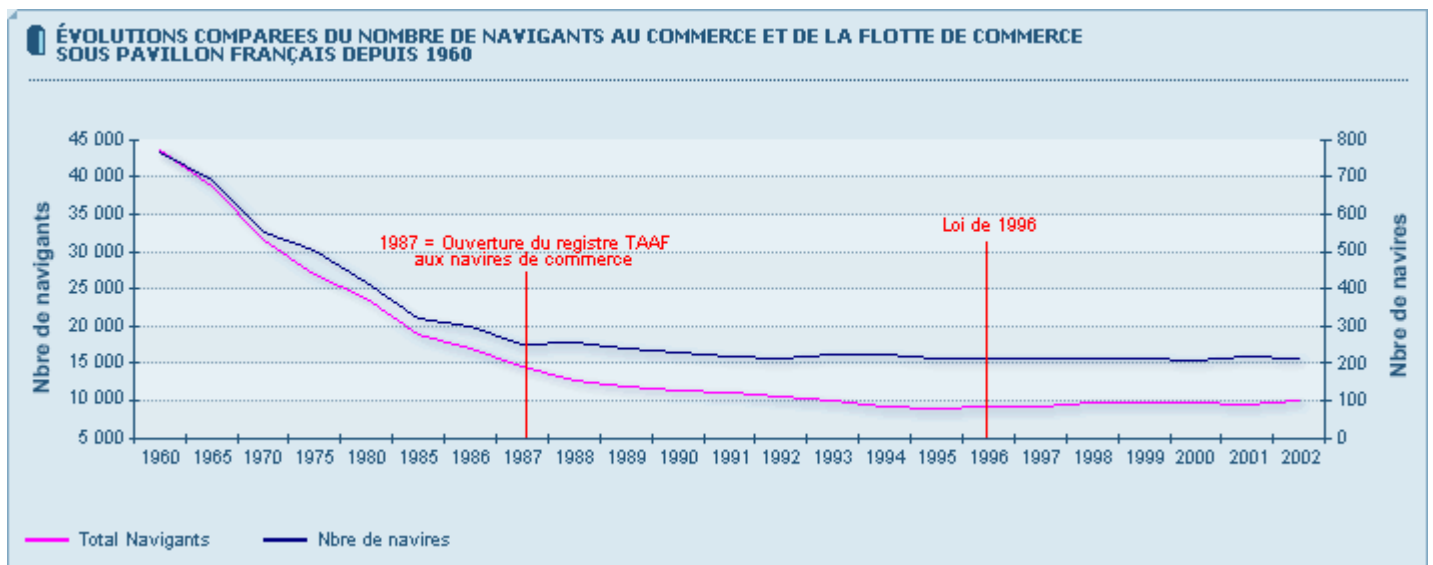
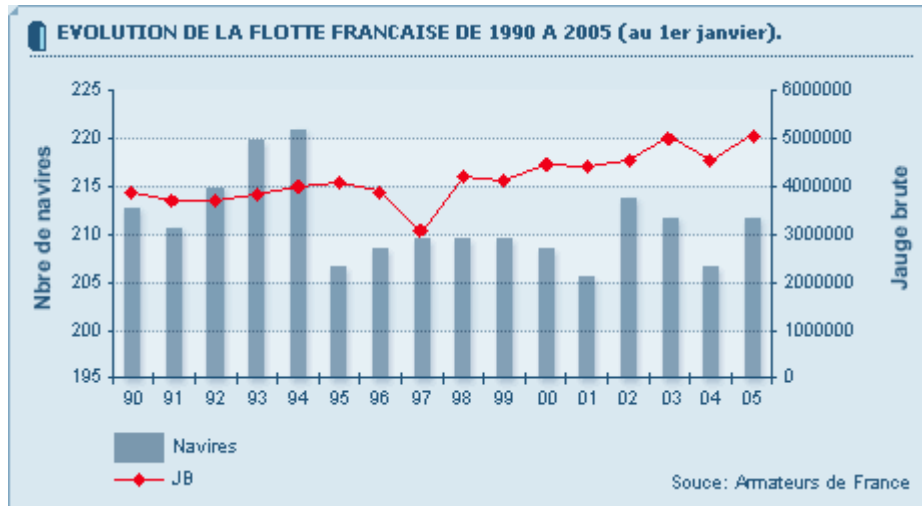
Annexe III

Flotte de commerce de l'Union Européenne

Pavillons au 01/01/2003	Pétroliers		Chimiquiers		Gaziers		Vraquiers		OBO		Porte conteneurs		Cargos		Navires à passagers		Total	
	nb	000 TPL	nb	000 TPL	nb	000 TPL	nb	000 TPL	nb	000 TPL	nb	000 TPL	nb	000 TPL	nb	000 TPL	nb	000 TPL
Grèce	363	27 698	28	172	6	63	281	16 577	2	136	44	1 991	149	626	287	450	1 160	47 713
Royaume-Uni	164	6 998	11	92	42	566	37	2 686	0	0	99	3 658	199	1 264	119	333	671	15 597
Italie	164	3 423	62	368	39	365	39	2 633	4	246	29	1 005	115	1 117	269	629	721	9 786
Danemark	54	3 413	21	94	22	279	6	217	0	0	74	4 329	180	504	75	105	432	8 941
<i>dont DIS</i>	49	3 281	21	94	22	279	6	217	0	0	74	4 329	156	478	24	73	352	8 751
Allemagne	18	229	1	11	3	23	3	5	0	0	205	6 898	152	603	82	96	464	7 865
Pays-Bas	28	449	39	339	20	79	6	91	0	0	71	2 024	602	3 566	38	114	804	6 662
France	52	4 333	5	41	8	259	6	687	0	0	15	723	49	298	86	150	221	6 491
Luxembourg	20	1 298	3	16	18	608	2	20	0	0	8	115	8	69	5	2	64	2 128
Espagne	32	1 218	5	42	4	91	10	70	0	0	17	163	82	392	59	106	209	2 082
Suède	54	485	21	143	0	0	7	38	0	0	0	0	103	1 039	56	151	241	1 856
Finlande	13	505	1	7	2	1	4	94	0	0	1	14	81	416	41	112	143	1 149
Irlande	0	0	0	0	0	0	3	36	0	0	1	7	21	82	10	20	35	145
Autriche	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	38	0	0	6	38
Belgique	4	6	4	9	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	6	1	17	19

Navires > 300 jb uniquement

Armateurs de France d'après ISL



Glossaire

AEM	Action de l'Etat en mer
AESM	Agence Européenne de la Sécurité Maritime
AIS	Automatic Identification System
CICAD	Centre Interministériel de Coordination et d'Aide à la Décision
COM	Centre des Opérations Marine (aujourd'hui appelé EMO)
COPAND	Commission Permanente d'Adaptation des Navires (de commerce) pour les besoins de Défense
CROSS	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
EMO	Etat-major des Opérations (Marine)
IFF	Identify Friend or Foe
ISPS	code international de sécurité maritime et portuaire pour la protection des bateaux et des installations portuaires
OMI	Organisation Mondiale Internationale
SMDSM	Système Mondial de Détresse et Sécurité en Mer
SPATIONAV	Système naval de surveillance des espaces maritimes et des zones sous juridiction nationale

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- Hervé Coutau-Bégarie, *Traité de stratégie*, 4^{ème} édition, Paris, Editions Economica, 2003
- Aymeric Chauprade, *Géopolitique, constantes et changement dans l'histoire*, Editions Ellipse, 2005

Revue en français

- Amiral BATTET Jean-louis, « Le nouveau concept de sauvegarde maritime », *Revue Maritime*, novembre 2002
- Bernard Dujardin et Francis Faye, « Sûreté de la frontière maritime et sauvegarde maritime », *Bulletin d'Etude de la Marine*, juin 2005
- Collectif « Quelle organisation pour la surveillance des approches maritimes européennes et l'intervention en mer », *Fondations méditerranéenne d'études stratégiques*

Courrier officiel

- Lettre du CEMM à madame la ministre de la défense sur les « Orientations pour la sauvegarde des côtes européennes. » (2 décembre 2002)

Colloque

- Collectif, Actes du colloque du groupe des Écoles du commissariat de la Marine, (Toulon, mai 2003)

Table des matières

Introduction.....	5
Première partie : le nouveau contexte.....	6
1. Un trafic maritime en constante augmentation	6
2. Un nouvel enjeu stratégique mondial : le terrorisme maritime.....	7
Deuxième partie : l'organisation.....	11
1. L'organisation française en vigueur.....	11
2. Les organisations dans les différents pays européens.....	13
3. Quelles voies d'améliorations en matière d'organisation ?	16
Troisième partie : Les moyens	24
1. La posture permanente de sauvegarde maritime comme l'outil de mise en oeuvre du concept sauvegarde maritime.....	24
2. La mise en place d'un réseau d'échange de renseignements à l'échelle européenne	26
3. L'utilisation de navires privés à des fins de sauvegarde maritime	29
Conclusion	33
Annexe I : L'Agence Européenne de la Sécurité Maritime	34
Annexe II : Potentiel de la marine nationale concourant au dispositif de sauvegarde maritime	36
Annexe III : Flotte de commerce de l'Union Européenne	37
Glossaire	39
Bibliographie.....	40
Table des matières.....	41