

Spéf marine, Rôle dans l'action de l'état en mer.

Auteur : PINON VA

Date : 2003

1. UN THEME EN EVOLUTION

L'accident de l'Amoco Cadiz fût un catalyseur de la prise de conscience de l'importance de l'action de l'Etat en mer, lequel se trouva encore renforcé dans les " guerres " de la pêche, ou la lutte contre les narcotrafics. Dans les années 90, l'essor des loisirs nautiques, les migrants illégaux, puis le terrorisme et le développement des intérêts économiques maritimes amplifièrent encore cette importance.

Les derniers évènements du 11 septembre 2001 ont amené la marine à définir la posture permanente de sauvegarde maritime (PPSM). La future loi de décentralisation va renforcer les pouvoirs locaux avec les tentatives inévitables d'extension de domaine de compétences et des conflits en découlant. L'implication du préfet maritime sera toujours plus grande pour éviter un morcellement de la mer et prendre en compte les nouvelles zones d'ombre, telles les implantations d'éoliennes ou l'extraction de granulats. Les responsabilités des préfets maritimes seront étendues, avec, en parallèle, une exigence accrue de compétences spécifiques.

2. LE PREFET MARITIME

Il est dépositaire du pouvoir de l'Etat en mer, relevant directement du Premier ministre, sous la coordination du secrétariat général de la mer. Il coordonne les différentes administrations (Marine, Gendarmerie, Affaires maritimes, Douanes, Sécurité Civile) dont il prend le contrôle direct dans les cas exceptionnels. Il est à noter que la " Défense maritime du territoire " est permanente, aux ordres du commandant de région maritime.

3. L'EXEMPLE DE LA MANCHE/MER DU NORD

Une zone vaste avec plusieurs préfectures de défense de zone, de régions et de départements, de multiples communes et des frontières avec la Grande-Bretagne, la Belgique et les îles Anglo-normandes, ce qui entraîne une complexité indéniable et des liens à entretenir avec les différents intervenants.

Des éléments favorables à l'occurrence d'accidents : des conditions météorologiques souvent difficiles, une hydrographie tourmentée, une très forte concentration économique littorale, des conflits entre intérêts divergents parmi les acteurs, un trafic intense (360 navires par jours et 220 en trafic transverse), plus des pêcheurs et des plaisanciers. De tous ces éléments découlent des possibilités multiples et variables : collisions, échouages, pollutions, etc. Ces risques imposent une surveillance et un contrôle permanents et efficaces.

4. LES MOYENS DISPONIBLES

Le centre des opérations maritimes (COM), à Cherbourg, est aux ordres du préfet et assure la permanence du commandement. Les missions de surveillance sont assurées à terre par les sémaphores et coordonnées par les CROSS de Jobourg et Gris-Nez ; un réseau de transmissions de données devraient bientôt relier ces centres, intégrant aussi les données des navires et aéronefs de surveillance et offrant ainsi une efficacité optimale pour obtenir une image

globale et précise de la situation maritime. L'action en mer est assurée par les moyens des diverses administrations sous la forme d'hélicoptères, d'avions, de navires (en particulier de la SNSM), du Groupe de plongeurs démineurs pour la neutralisation des multiples explosifs découverts, ainsi que des remorqueurs d'intervention français et britanniques.

5. CONCLUSION

La spécificité française représentée, dans le domaine de l'action de l'Etat en mer, par les préfets maritimes issus du Premier Empire donne encore satisfaction. L'avenir sera certainement à un élargissement de leurs compétences, avec un impérieux besoin de formation adaptée en conséquence pour en perpétuer l'efficacité et faire en sorte que cette fonction reste confiée à un officier général de marine.

Quant à l'avenir lointain, il sera probablement européen par une mise en commun de moyens et la création envisageable de garde-côtes européens sous une forme qui reste à définir.