



N° 4327

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 7 février 2012.

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

en application de l'article 145 du Règlement

PAR LA COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES
sur l'action de l'État en mer

ET PRÉSENTÉ PAR

MME. PATRICIA ADAM ET M. PHILIPPE VITEL,

Députés.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. — LE DISPOSITIF D’ACTION DE L’ÉTAT EN MER : APPORTER UNE RÉPONSE COORDONNÉE AUX DÉFIS MARITIMES DE LA FRANCE	7
A. UNE STRATÉGIE NOUVELLE POUR REDONNER À LA FRANCE SA VOCATION MARITIME	7
1. La mer, une « nouvelle frontière » pour le XXI ^e siècle	7
<i>a) Une liberté des mers à double tranchant</i>	7
<i>b) Une augmentation des menaces</i>	8
<i>b) Des risques accrus</i>	9
2. L’outre-mer, la France des « trois océans »	9
<i>a) Les promesses de l’espace maritime français</i>	9
<i>b) Une souveraineté à préserver</i>	11
3. Le Livre bleu, une stratégie nationale pour la mer et les océans	11
<i>a) Investir dans l’avenir</i>	12
<i>b) Développer une économie durable de la mer</i>	13
<i>c) Promouvoir la dimension maritime des outre-mers</i>	14
<i>d) Affirmer la place de la France dans le contexte international</i>	14
B. LA FONCTION « GARDE-CÔTES » : UN DISPOSITIF ORIGINAL DE COORDINATION DE L’ACTION DE L’ÉTAT EN MER	16
1. Un savoir-faire certain, issu d’une longue tradition	16
<i>a) Le préfet maritime au cœur de l’action</i>	16
<i>b) Une marine duale, épine dorsale du dispositif</i>	17
<i>c) Des administrations aux compétences variées</i>	20
2. Une coordination nouvelle au niveau central	24
<i>a) Une coordination au niveau central jusqu’ici lacunaire</i>	24
<i>b) Le comité directeur de la fonction « garde-côtes »</i>	25
<i>c) Le centre opérationnel de la fonction garde-côtes</i>	26
II. — UN MODÈLE À CONFORTER, QUI NÉCESSITE UN PROLONGEMENT AU NIVEAU EUROPÉEN	27
A. ACCOMPAGNER LA DYNAMIQUE INITIÉE PAR LA CRÉATION DE LA FONCTION « GARDE-CÔTES »	27
1. Une feuille de route pour l’action de l’État en mer	27
<i>a) Fixer des priorités au niveau national</i>	27
<i>b) Des objectifs pour les préfets maritimes</i>	28
2. Une mutualisation à construire	28
<i>a) La mise en place de formations communes</i>	28
<i>b) Définir un format global</i>	29
<i>c) Se doter d’outils de contrôle de gestion</i>	30

B. L'INDISPENSABLE COORDINATION EUROPÉENNE	31
1. Vers un espace maritime commun	31
a) <i>L'abandon du projet de garde-côtes européenne</i>	32
b) <i>La mise en place d'un environnement commun de partage de l'information</i>	33
2. Une coopération à approfondir	35
a) <i>La politique européenne de sécurité et de défense et la sécurité maritime</i>	35
b) <i>Une coopération bilatérale efficace</i>	37
c) <i>Le Forum des garde-côtes de l'Atlantique nord</i>	38
B. PROPOSITIONS DE LA MISSION D'INFORMATION.....	39
1. Conforter l'autorité du secrétariat général de la mer	39
2. Mieux prendre en compte les enjeux de sécurité maritime dans le débat public	40
3. Faire émerger un coordonnateur unique de la politique maritime européenne .	41
EXAMEN EN COMMISSION	43
ANNEXES	51
ANNEXE 1 : AUDITIONS ET DÉPLACEMENTS DES RAPPORTEURS	51
ANNEXE 2 : DÉCRET DU 22 JUILLET 2010 RELATIF À LA FONCTION GARDE-CÔTES ..	55
ANNEXE 3 : ARRÊTÉ DU 22 MARS 2007 ÉTABLISSANT LA LISTE DES MISSIONS EN MER INCOMBANT À L'ÉTAT	57

INTRODUCTION

La Commission de la défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale a décidé la création, le 7 octobre 2009, d'une mission d'information sur l'action de l'État en mer. Si elle suit de près l'activité de la marine nationale, la Commission ne s'était en effet jamais penchée de près sur ce sujet.

L'action de l'État en mer recouvre les missions d'intérêt public que l'État exécute en mer, à l'exclusion des missions de défense. Cela se traduit concrètement par l'exercice de prérogatives de puissance publique pour des missions de police ou de maintien de l'ordre public, et par la conduite d'actions de service public telles que le sauvetage ou la lutte contre les pollutions.

Compte tenu de l'augmentation des activités en mer, des richesses qu'elles promettent mais aussi des risques qu'elles comportent, la France, qui possède, avec une zone économique exclusive de 11 millions de km², le deuxième espace maritime mondial, ne peut tourner le dos à sa vocation maritime.

Aussi, depuis deux ans, avec le Grenelle de la mer puis la parution d'un Livre bleu sur la stratégie nationale pour la mer et les océans en décembre 2009, le Gouvernement s'est engagé dans une ambitieuse politique maritime.

Outre la fixation de priorités pour les années à venir, cette politique s'est traduite par un renforcement des capacités de l'action de l'État en mer avec la création, en décembre 2009, de la fonction « garde-côtes ».

Si elle ne possède pas, à l'inverse de l'exemple américain, une garde-côtes spécialisée dans la surveillance et l'intervention maritime, la France met en œuvre un modèle original, fondé sur une coopération étroite entre les différentes administrations impliquées dans la politique maritime. La marine nationale joue naturellement dans ce dispositif un rôle tout à fait central.

Avec la création de la fonction « garde-côtes », la France s'est dotée d'outils nouveaux de coordination, au niveau national, de son action à la mer. Si elle dispose désormais d'un véritable « pilote » pour sa politique maritime, en la personne du secrétaire général de la mer, placé sous l'autorité du Premier ministre, et d'une feuille de route précise, il convient à présent d'engager les nombreux chantiers pour parvenir à une organisation à la fois moins coûteuse et plus efficace. Cela passe par une plus grande mutualisation des moyens, tant humains que matériels, et la création d'une « culture commune » à l'ensemble des acteurs.

Au terme de leur mission, les rapporteurs souhaitent dresser un premier bilan de cette fonction « garde-côtes », à la montée en puissance de laquelle ils ont assisté. Ils ont rencontré de nombreux interlocuteurs et ont effectué plusieurs déplacements, en préfecture maritime ainsi qu'en outre-mer.

Ils ont le sentiment que le modèle français est une bonne réponse aux enjeux maritimes du siècle qui vient. Il doit maintenant être consolidé et trouver un prolongement efficace au niveau européen.

I. — LE DISPOSITIF D’ACTION DE L’ÉTAT EN MER : APPORTER UNE RÉPONSE COORDONNÉE AUX DÉFIS MARITIMES DE LA FRANCE

A. UNE STRATÉGIE NOUVELLE POUR REDONNER À LA FRANCE SA VOCATION MARITIME

La vocation maritime de la France a longtemps fait l’objet d’un « *oubli historique* » selon l’expression du Président de la République lors de son discours du Havre sur la politique maritime de la France, le 16 juillet 2009. Pour réparer cet « *oubli* », la France s’est dotée d’une stratégie nationale pour la mer et les océans avec la publication d’un Livre bleu en décembre 2009.

Les richesses des océans et des fonds marins constituent en effet de formidables opportunités de découvertes scientifiques et de développement pour notre pays. Mais la mer, avec les trafics qu’elle génère et les convoitises qu’elle suscite, comporte aussi un grand nombre de menaces auxquelles il convient d’apporter des réponses adaptées.

1. La mer, une « nouvelle frontière » pour le XXI^e siècle

a) *Une liberté des mers à double tranchant*

Comme le rappelle le Livre bleu, « *sans l’utilisation intensive des espaces maritimes, il n’y aurait pas de mondialisation.* » Le commerce mondial repose en effet sur le transport maritime pour les trois quarts de son volume et la mer véhicule la plus grande partie des échanges mondiaux d’information par la voie des câbles sous-marins.

C’est la liberté des mers qui a permis l’explosion des échanges internationaux au cours du siècle dernier et accompagné la croissance économique de la plupart des pays.

Le droit de la mer s’est longtemps limité à ce principe de la liberté des mers : la mer et les océans sont ouverts à tous et n’appartiennent à personne, à l’exception d’une bande de 3 milles marins – 1 mille marin équivaut à 1,852 km – depuis le rivage où l’État côtier exerce une pleine souveraineté.

Le progrès des techniques militaires, de la pêche hauturière, des exploitations minières et pétrolières *offshore* ainsi que les risques croissants que font peser les activités humaines sur l’environnement ont entraîné au cours du XX^e siècle une multiplication des revendications territoriales, souvent concurrentes, sur les mers, voire des restrictions unilatérales des droits de navigation et de pêche. Cette situation a conduit la communauté internationale à élaborer un régime commun, adaptant la doctrine de la liberté des mers, pour résoudre les tensions entre les États.

Après la conférence de Genève de 1958, la convention des Nations unies sur le droit de la mer de Montego Bay de 1982 cherche à préserver le principe fondamental de liberté de circulation sur les mers tout en reconnaissant les droits souverains des États à l'exploitation des ressources océaniques au large de leurs côtes.

Elle distingue ainsi trois types d'espaces :

– **les espaces maritimes annexés au territoire terrestre** : ils comprennent notamment la mer territoriale, dont les limites ont été poussées à 12 milles des côtes, sur laquelle l'État exerce sa pleine souveraineté, et la zone contiguë, jusqu'à 24 milles, où il peut exercer les contrôles nécessaires en vue de prévenir ou de réprimer « *les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale* » ;

– **les espaces sur lesquels l'État côtier exerce des droits souverains en matière économique** : il s'agit du plateau continental et de la zone économique exclusive, d'une largeur maximale de 200 milles (370 km) au-delà des lignes de base. L'État côtier y dispose de « *droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, des eaux sur jacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol.* » ;

– **les espaces maritimes internationaux**, qui couvrent 64 % de la surface des océans, où le principe de la liberté prévaut : liberté de navigation, de survol, de la pêche, de la recherche scientifique, de poser des câbles et des pipelines, de construire des îles artificielles. L'ordre juridique qui s'y applique est celui des autorités de l'État dont le navire bat le pavillon. C'est donc une compétence personnelle, fondée sur la nationalité du navire. Les États côtiers disposent seulement d'un droit de poursuite en haute mer, lorsque la poursuite a commencé dans une zone relevant de la juridiction de l'État poursuivant.

Avec une zone économique exclusive de 11 millions km² – la deuxième au monde après celle des États-Unis – répartie sur trois océans, la France ne peut rester indifférente aux responsabilités qui sont les siennes.

b) Une augmentation des menaces

La liberté des mers facilite un grand nombre d'activités illicites : trafics de drogue, d'armes, de marchandises de contrebande.

L'immigration clandestine représente également un grand défi pour les pays européens : 130 000 immigrants entrent chaque année sur leur territoire, principalement par voie de mer. En Méditerranée, les flux demeurent modestes malgré leur fort impact médiatique. En revanche, à Mayotte, il y a eu plus de 26 000 reconduites à la frontière en 2010, ce qui représente une augmentation de 32 % par rapport à l'année précédente, comme l'a confié aux rapporteurs le général Jean-Marc Nebout, commandant des forces armées dans la zone sud de

l'océan Indien (FAZSOI) lors de leur déplacement sur place. Cette immigration s'explique par le fort écart de niveau de vie avec l'archipel des Comores, tout proche. Cela exige une mobilisation sans faille des administrations sur place.

Alors que la sûreté de la circulation des mers paraissait un fait acquis, hors période de guerre, depuis plus d'un siècle, ce n'est plus le cas aujourd'hui. La recrudescence de la piraterie au large de la Somalie, dans le golfe de Guinée ou dans les détroits asiatiques remet en cause la sûreté des mers.

Si, comme l'a montré Christian Ménard dans son rapport d'information, la piraterie n'a que des conséquences limitées sur le trafic maritime mondial, son impact économique et financier n'est pas négligeable⁽¹⁾. Pour un grand armateur français, l'augmentation de la piraterie en océan Indien aurait ainsi généré un surcoût de 40 millions d'euros en 2010, compte tenu de la nécessité de faire transiter ses gros-porteurs à vitesse maximum dans la zone considérée.

Dans le canal du Mozambique, une soixantaine de bâtiments sont attaqués chaque année, sur un trafic annoncé de 20 000 à 30 000 navires, pour un montant global des rançons versées s'élevant à 13 millions de dollars.

b) Des risques accrus

L'augmentation de la densité du trafic maritime est un sujet de préoccupation pour les autorités. Le préfet maritime de Méditerranée, le vice-amiral d'escadre Yann Tainguy, a précisé aux rapporteurs que la Méditerranée ne représentait que 1 % de la surface des océans mais concentrait le tiers du trafic maritime mondial.

Surtout, les pouvoirs publics doivent être en mesure de répondre au gigantisme croissant des flottes de commerce ou de croisière. Il n'est pas rare de rencontrer désormais des navires de croisière de plus de 350 mètres de long et transportant plus de 8 000 personnes.

Cela rend à la fois beaucoup plus difficiles et beaucoup plus coûteuses les opérations de secours.

2. L'outre-mer, la France des « trois océans »

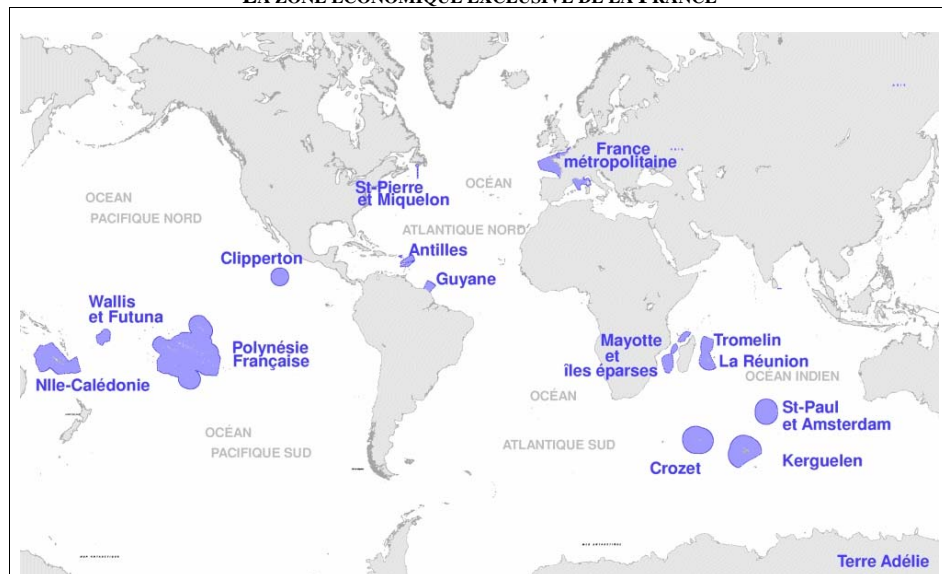
a) Les promesses de l'espace maritime français

En 2010, l'économie maritime française a réalisé un chiffre d'affaires, hors tourisme, de 51 milliards d'euros et fait travailler plus de 300 000 personnes, soit plus que les secteurs automobile ou aéronautique. Comme le souligne justement Sylvain de Mullenheim dans un récent article⁽¹⁾, le territoire océanique

(1) Rapport d'information n° 1670 de la Commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime, réalisé par Christian Ménard, député, mai 2009.

français, avec 11 millions de km², est plus vaste que celui de l'Europe terrestre, 9 millions de km².

LA ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE DE LA FRANCE



Source : SHOM.

Cet espace maritime, qui se trouve à 97 % en outre-mer, comprend deux opportunités de croissance importantes : dans le secteur de l'énergie et celui des matières premières.

Pour ce qui concerne l'énergie, il faut distinguer les énergies marines renouvelables des ressources en hydrocarbures.

Le Livre bleu rappelle que l'océan reçoit et stocke de grandes quantités d'énergie qui peuvent être captées sous plusieurs formes : énergie thermique, cinétique (courants, vent), potentielle (barrages ou lagons), chimique (énergie osmotique), biologique (biomasse). On peut y lire que le « *potentiel prodigieux associé à ces énergies marines renouvelables est susceptible à moyen ou long terme de satisfaire une part notable des besoins énergétiques de la France, et même de l'Europe.* »

Le Livre bleu précise également que les zones maritimes françaises renferment des hydrocarbures (gaz, pétrole...) qui, peu exploitables ou compétitives actuellement, « *pourraient devenir stratégiques dans quelques décennies.* » Dans son article précité, Sylvain de Mullenheim indique qu'en Guyane, des prospecteurs ont foré à l'été 2011 une zone dont la géologie est

(1) *Les promesses de l'espace maritime français*, Sylvain de Mullenheim, Marine et Océans, n° 233, octobre-novembre-décembre 2011.

proche de celle du Ghana, où d'abondantes découvertes faites en 2009 sont désormais en exploitation. Dans le canal du Mozambique, les eaux sous souveraineté française, autour des Îles éparses, disposent de sous-sols semblables à ceux de Madagascar où se trouvent plus de 16 milliards de barils de pétrole !

Pour les matières premières, la France dispose, dans les eaux internationales autour de Wallis et Futuna, de réserves de « terres rares » parmi les plus importantes au monde. La Chine a déposé dès 2001 une demande d'exploitation pour quinze ans d'une zone de 150 000 km² auprès de l'Autorité internationale des fonds marins. La France a attendu le Comité interministériel de la mer de juin 2011 pour se doter d'une stratégie d'exploitation des fonds marins.

b) Une souveraineté à préserver

La richesse de l'espace maritime français suscite naturellement de nombreuses convoitises que cela soit pour l'île de Clipperton, au large du Mexique, les îlots de Matthew et Hunter, convoités par le Vanuatu ou encore les îles Éparses, comme cela a été expliqué aux rapporteurs lors de leurs entretiens à la préfecture des Terres australes et antarctiques françaises.

Dans ces conditions, la présence militaire française est vitale à l'exercice de la souveraineté. Or comme ont pu le constater les membres de la mission d'information lors de leurs déplacements et entretiens, les moyens aéromaritimes déployés en outre-mer sont vieillissants. À Mayotte, par exemple, les moyens nautiques des FAZSOI sont limités car l'une de leurs deux frégates est engagée huit mois par an dans l'opération *Atalanta* de lutte contre la piraterie.

Le renouvellement de la flotte des patrouilleurs, qui ne faisait pas partie des priorités du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2008, n'est prévu qu'à l'horizon 2017, dans le cadre du programme BATSIMAR.

Les rapporteurs jugent cette situation préoccupante et font donc (cf. *infra*) des propositions pour que les questions liées à la préservation de la souveraineté de nos espaces ultramarins soient mieux prises en compte dans la programmation des crédits.

3. Le Livre bleu, une stratégie nationale pour la mer et les océans

Le Livre bleu adopté par comité interministériel de la mer (CIMER) du 8 décembre 2009 définit une stratégie nationale pour la mer et les océans présentée en quatre axes :

- investir dans l'avenir ;
- développer une économie durable de la mer ;
- promouvoir la dimension maritime des outre-mers ;

– affirmer la place de la France dans le contexte international.

Il constitue une véritable « feuille de route » pour la politique maritime de la France dans les années qui viennent.

a) Investir dans l'avenir

Le Livre bleu décline ce premier axe en quatre séries d'actions :

– **mieux connaître pour mieux gérer la mer et les océans** : constatant que la gestion durable des zones maritimes placées sous la juridiction de la France suppose une connaissance approfondie de leur géographie et de leurs écosystèmes, le Livre bleu vise à faire de la recherche marine française « *le cœur d'une véritable politique océanographique* ». Il prévoit ainsi d'organiser la couverture progressive des zones maritimes françaises par des cartographies et des inventaires des ressources marines ;

– **protéger résolument l'environnement marin** : le Livre bleu réaffirme les principes qui guident la politique de protection de l'environnement marin : principes de précaution et d'action préventive, de correction des atteintes à l'environnement, et du pollueur-payeur. Il précise que les instruments de cette politique sont l'évaluation et la fiscalité environnementale, déjà appliquée à certaines activités terrestres.

Cette politique de protection de l'environnement marin s'applique à trois principaux champs d'action : la protection des écosystèmes et de la biodiversité, qui passe notamment par la mise en œuvre de la « *stratégie nationale pour les aires marines protégées* » (AMP) menée par l'Agence des aires marines protégées avec pour objectif le classement de 10 % des zones sous juridiction française en 2012 :

– **éduquer et former aux métiers de la mer** : pour remédier à l'éclatement actuel de l'offre de formations aux métiers de la mer, qui ne permet pas d'exploiter entre elles des synergies et nuit à la lisibilité de cette filière, le Livre bleu propose d'établir une « *stratégie globale de formation aux métiers actuels et futurs de la mer* ». Il prévoit par exemple le remplacement des quatre écoles de la marine marchande par une école nationale supérieure maritime, et la constitution d'un « *réseau structuré et visible* » entre les établissements d'enseignement supérieur du secteur ;

– **susciter chez les Français la passion de la mer** : le Livre bleu insiste sur l'intérêt qu'il y a à sensibiliser les Français aux enjeux de la mer dès leur plus jeune âge – au moyen de diverses actions de découverte, telles les « classes de mer » – et tout au long de leur scolarité – par exemple en développant les partenariats entre les établissements secondaires et les grands employeurs maritimes.

b) Développer une économie durable de la mer

Le Livre bleu décline plusieurs séries d'actions :

– **la valorisation durable des ressources naturelles** : le Livre bleu définit les principes d'une « *gestion durable des ressources publiques* » du milieu marin et océanique, soulignant le caractère « *géopolitique* » majeur des enjeux qui s'y attachent. Il distingue trois types de ressources marines : les ressources biologiques (outre les ressources halieutiques, il s'agit notamment la biomasse issue des cultures marines), les ressources énergétiques et les ressources minérales (métaux et hydrocarbures) ;

– **une pêche et une aquaculture durables** : le Livre bleu promeut une politique de pêche durable, prévoyant la mise en place d'« *écolabels* » pour les « *pêcheries durables* » et la création d'un « *comité de liaison scientifique et technique des pêches maritimes* » pour « *favoriser un esprit de partage dans une maison commune entre scientifiques, pêcheurs et société civile* », notamment en vue d'éviter la surexploitation de la ressource halieutique ;

– **une construction navale innovante et compétitive** : soulignant les risques de pertes irrémédiables de savoir-faire français en matière de construction navale, le Livre bleu montre que « *le maintien d'une industrie de construction navale nationale de navires civils et militaires passe par une spécialisation dans la construction de navires nécessitant une haute technologie* » ;

– **assurer la mutation du transport maritime** : le Livre bleu prévoit notamment de renforcer le pavillon national, et faire valoir la qualité des standards de sécurité et de protection sociale attachés au registre international français (RIF), instrument de compétitivité pour l'offre maritime nationale, et d'accélérer la mutation environnementale du transport en favorisant le « *report modal* » des modes de transport polluants vers le transport maritime ; à ce titre, il est prévu de développer les « *autoroutes de la mer* », le cabotage à courte et moyenne distance, le transport maritime interurbain (« *tramways côtiers écologiques* ») et la mise en réseau des ports ;

– **disposer de ports de dimension internationale** : le Livre bleu rappelle les orientations de la réforme portuaire votée en 2008 et l'objectif fixé par les pouvoirs publics : doubler la part de marché des ports français pour les conteneurs en la portant à 12 % du marché européen ;

– **une stratégie pour les activités maritimes de plaisance et de loisir** : le Livre bleu prévoit la définition par l'État et les collectivités territoriales d'une « *stratégie nationale pour la plaisance et les activités nautiques* », visant à concilier le développement de ces activités et les exigences de préservation du littoral.

c) Promouvoir la dimension maritime des outre-mers

– **la place des collectivités territoriales ultramarines, acteurs de la politique maritime nationale** : le Livre bleu établit le principe suivant lequel les ressources biologiques, minérales et énergétiques dans les zones maritimes outre-mer doivent en premier lieu bénéficier aux populations des collectivités territoriales d’outre-mer et contribuer à leur développement économique et social ;

– **les enjeux liés à la préservation de l’environnement marin outre-mer** : soulignant que la « *biodiversité exceptionnelle* » des outre-mers constitue un « *atout considérable* » mais confère à la France une responsabilité particulière, le Livre bleu prévoit un renforcement de la gouvernance partenariale des plans d’action locaux de la stratégie nationale de la biodiversité et de l’initiative française pour les récifs coralliens ;

– **les ressources marines des outre-mers** : le Livre bleu montre combien une gestion durable des ressources biologiques des outre-mers (algues, ressources halieutiques, bioressources et biotechnologies associées) n’est envisageable qu’avec des moyens de surveillance et de contrôle adaptés. Il montre également que les ressources énergétiques renouvelables marines de ces territoires sont suffisantes pour couvrir leurs besoins en énergie électrique. Quant à leurs ressources minérales sous-marines, elles offrent selon le Livre bleu de réelles perspectives de développement économique, tant pour ce qui est des hydrocarbures – encore coûteux à produire, mais susceptibles de devenir compétitifs avec la raréfaction des ressources exploitées actuellement – que des métaux.

d) Affirmer la place de la France dans le contexte international

– **en étant acteur au sein de la gouvernance internationale** : le Livre bleu définit les deux objectifs principaux de l’action diplomatique de la France en matière maritime : la protection globale des océans et de leurs ressources, et la préservation des intérêts nationaux et européens ;

– **en étant un moteur de la construction de la politique maritime intégrée de l’Union européenne** : rappelant que l’Union européenne établit depuis plusieurs années une « *politique maritime intégrée* », le Livre bleu présente le rôle de la France dans cette politique comme un rôle de proposition, de réponse aux appels d’offres communautaires pour la mise en œuvre des politiques, et d’encouragement à la coopération militaire en mer ;

– **en exerçant pleinement nos responsabilités** : le Livre bleu rappelle que si la France détient des droits souverains sur de larges zones maritimes, il en découle pour elle des responsabilités qu’elle doit assumer, ce qui suppose notamment de délimiter plus précisément les zones placées sous sa juridiction et de disposer dans ces zones des moyens juridiques et techniques lui permettant d’assurer ses missions de police ;

– **en confortant notre capacité d’action en termes de défense et de sécurité** : même hors des zones placées sous sa juridiction, il revient à la France d’assurer la protection des voies d’approvisionnement maritime de l’Europe et de ses territoires ultramarins – comme elle le fait par exemple dans le cadre de l’opération *Atalanta* (*cf. infra.*). Cela suppose des moyens militaires adéquats, ainsi qu’une action diplomatique visant à réduire les causes terrestres des troubles maritimes, voire à créer le cadre juridique d’une intervention multilatérale.

B. LA FONCTION « GARDE-CÔTES » : UN DISPOSITIF ORIGINAL DE COORDINATION DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER

Annoncée par le Président de la République lors de son discours du Havre du 16 juillet 2009 et définie dans le Livre bleu sur la stratégie nationale pour la mer et les océans, la fonction « garde-côtes » est entrée officiellement dans notre organisation maritime le 8 décembre 2009 lors d'un comité interministériel de la mer présidé par le Premier ministre.

Cette fonction « garde-côtes » vient compléter une organisation mise en place depuis plus de trente ans pour coordonner l'ensemble des administrations agissant en mer.

1. Un savoir-faire certain, issu d'une longue tradition

La France dispose d'une organisation de l'action de l'État en mer originale, qui s'appuie non sur un service spécialisé mais sur divers intervenants disposant de moyens d'interventions en mer.

Un ministère qui n'a pas de moyens pour remplir une mission relevant de l'action de l'État en mer exprime sa demande au préfet maritime. C'est lui qui, au titre de ses pouvoirs de coordination, demande ensuite un concours à l'administration disposant de moyens d'intervention, soit à l'occasion d'une mission, soit pour une mission spécifique.

Cette organisation comprend trois caractéristiques qui font sa force : la place centrale occupée par les préfets maritimes, l'implication très forte de la marine nationale et le savoir-faire de différentes administrations.

a) Le préfet maritime au cœur de l'action

Depuis plus de deux siècles, le préfet maritime représente l'autorité de l'État en mer. À la fois chef militaire et responsable d'administration civile, il coordonne l'action en mer des différentes administrations concernées et la mise en œuvre de leurs moyens.

Le préfet maritime a été institué par le Premier Consul. Héritier de l'intendant sous l'autorité duquel Colbert avait déjà centralisé les pouvoirs administratifs sur l'arsenal et les pouvoirs de la police sur le port et sur la rade, le premier préfet maritime tire ses pouvoirs du règlement sur l'organisation de la marine du 7 floréal an VIII. Seul correspondant du ministre, il est chargé de la direction des services de l'arsenal et de « *la sûreté des ports, de la protection des côtes, de l'inspection de la rade, et des bâtiments qui y sont mouillés* ».

Après une brève éclipse sous la Restauration, les préfets maritimes sont rétablis par l'ordonnance de 1826 et l'ordonnance du 17 décembre 1828 leur

confie des pouvoirs en matière de protection maritime de la côte et du cabotage, de police des rades et de police des pêches maritimes.

Le décret du 1^{er} février 1930 transfère la police de la pêche en temps de paix à l'administration de l'inscription maritime, devenue depuis l'administration des affaires maritimes.

Si le décret 19 avril 1972 reconnaît, dans certains domaines, ainsi qu'en cas d'urgence, un pouvoir de coordination au profit du préfet maritime, il faudra attendre le décret du 9 mars 1978 pour fonder le préfet maritime moderne.

Celui-ci se voit confier un pouvoir de coordination des administrations intervenant en mer et la responsabilité d'assurer la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, la sauvegarde des personnes et des biens, la lutte contre la pollution et le maintien de l'ordre public en mer.

Après le naufrage du *Prestige*, en novembre 2002, qui faisait suite à ceux de l'*Erika*, en décembre 1999, et du *Levoli Sun*, en novembre 2000, un besoin nouveau de coordination s'est fait sentir. Le décret du 6 février 2004 renforce donc encore les pouvoirs du préfet maritime en lui confiant la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites.

Aux termes de ce décret, le préfet maritime est le représentant de l'État en mer. Il est délégué du Gouvernement et représentant direct du Premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement. Investi du pouvoir de police générale, il a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer.

Le préfet maritime, autorité civile, cumule ses fonctions avec celles de commandant de zone maritime, autorité militaire : l'amiral, préfet maritime, exerce ainsi deux types de missions, civiles et militaires, correspondant aux deux facettes de l'action de l'État en mer. Pour l'exercice de ses missions civiles, le préfet s'appuie sur une équipe réduite – 12 personnes à Brest – et sollicite les services des représentants de l'État dans les départements et la région.

Outre-mer, les fonctions de représentant de l'État en mer sont confiées au délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer (préfet ou haut-commissaire) assisté du commandant de zone maritime. Les responsabilités de cette autorité sont identiques à celle du préfet maritime.

b) Une marine duale, épine dorsale du dispositif

Les moyens d'action en mer reposent assez largement sur ceux de la marine nationale qui dispose d'une longue tradition d'intervention dans ce domaine. Elle seule peut en effet mettre en œuvre les capacités nécessaires aux interventions en haute mer.

Grâce à leur polyvalence, toutes les unités de la marine peuvent être engagées au titre de ces missions, ce qui évite d'y dédier des moyens spécifiques.

Certaines d'entre elles sont néanmoins plus fréquemment sollicitées. Il s'agit des frégates de surveillance, des patrouilleurs, des remorqueurs, des vedettes de gendarmerie ainsi que, pour la partie aéronautique, d'avions de surveillance et d'hélicoptères de service public.

LE CONCEPT DE SAUVEGARDE MARITIME

Le concept de sauvegarde maritime date de 2003. Il définit le cadre au sein duquel la marine nationale conduit ses missions de défense au titre de la fonction stratégique « protection », d'une part, et son soutien à l'action de l'État en mer, d'autre part.

Ce concept rend bien compte de la continuité que permet la polyvalence des moyens de la marine, entre les missions de défense, dévolues à une marine de guerre, et les missions de sûreté, de sécurité et de service public, dévolues à une marine nationale qui s'inscrit dans une approche interministérielle visant à utiliser au mieux la complémentarité des moyens de chacune des administrations intervenant en mer.

La sauvegarde maritime représente 28 % de l'activité de la marine nationale, pour un coût total de l'ordre de 120 millions d'euros en 2009, ce qui représente 122 200 heures de mer (soit 50 % de l'effort global des différentes administrations impliquées), et 5 500 heures de vol (soit 40 % de l'effort national global).

La marine nationale, y compris la gendarmerie maritime, participe aux dix domaines d'interventions prévus l'arrêté du 22 mars 2007 (*cf.* annexe) qui fixe la liste des missions en mer incombant à l'État.

La description de sa participation à ces domaines d'intervention permet de mesurer l'ampleur des tâches qu'elle assume :

– **souveraineté et protection des intérêts nationaux** : la marine assure la sécurité des espaces français en réalisant la surveillance générale des approches maritimes et en veillant à l'application effective de la réglementation par les nationaux et les étrangers dans ses eaux intérieures, sa mer territoriale, sa zone économique et sur le plateau continental ;

– **sauvegarde des personnes** : la marine participe aux missions de secours aux personnes qui relèvent soit des opérations de sauvetage aéromaritime (SAR), soit des opérations de secours maritime (SECMAR), soit de l'aide médicale en mer ;

– **sécurité maritime et sauvegarde des biens** : la marine participe à la prévention des accidents de mer en assurant l'information nautique et météorologique (sémaphores) et en veillant à la mise à disposition des outils de navigation (SHOM) au profit des navires croisant au large de ses côtes.

Elle participe également aux missions de surveillance et à la police de la navigation maritime notamment pour éviter les abordages dans les zones de trafic intense.

Si un navire représente un danger pour la navigation ou l'environnement, le préfet maritime peut le mettre en demeure de mettre fin à cette menace. En cas d'inaction, le préfet peut décider d'agir d'office pour faire cesser tout danger. Ce sont alors les moyens de la marine nationale qui sont mis en œuvre pour procéder à l'évaluation de la menace ou à l'intervention d'office grâce à ses équipes d'intervention, ses hélicoptères, et remorqueurs de haute mer ;

– **protection de l'environnement** : l'État étant responsable de la protection de l'environnement en mer, la marine met en œuvre un dispositif de répression des pollutions volontaires dans les espaces placés sous sa juridiction ;

– **gestion des espaces protégés** : la marine participe à la gestion et à la protection des espaces maritimes protégés ;

– **sûreté maritime** : l'État doit prendre toutes les dispositions pour lutter contre le terrorisme et veiller à l'application du code ISPS (*International Ship and Port facility Security*) de l'organisation maritime internationale, en mer, à bord des navires et dans les ports. La gendarmerie maritime a désormais la responsabilité de la protection de deux grands ports maritimes, Le Havre et Marseille, contre des menaces terroristes venant de la mer.

La marine, dont la gendarmerie maritime, peut être amenée à assurer des missions de maintien de l'ordre public en mer sous la responsabilité du préfet maritime (transports de matières sensibles, blocages de ports, opérations de ralentissement du trafic maritime...) :

– **contrôle sanitaire et conditions de travail en mer** : la gendarmerie maritime apporte sa contribution au contrôle sanitaire des personnes et des cargaisons ainsi qu'à la police des zones de production conchylicoles. Elle peut aussi exercer des contrôles destinés à lutter contre le travail illégal en mer ;

– **gestion du patrimoine marin et des ressources publiques marines** : les moyens de la marine sont très sollicités, principalement outre-mer, pour participer aux missions de contrôle et de police des pêches. À l'occasion de ses missions de surveillance maritime, la marine veille aussi à la bonne conservation des ressources marines énergétiques et minérales ainsi qu'à celle des biens culturels maritimes, comme des épaves archéologiques. Elle contrôle également les missions de recherche scientifique marine dans les espaces placés sous la juridiction de la France ;

– **police douanière, fiscale et économique** : la marine peut exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir ou réprimer les infractions aux lois et règlements douaniers et fiscaux et apporter sa contribution à la défense des intérêts économiques dans les eaux placées sous souveraineté française ainsi que dans la zone contiguë qui s'étend jusqu'à 24 milles des lignes de base ;

– **lutte contre les activités maritimes illicites** : la marine, compte tenu du développement de ce phénomène, apporte une contribution essentielle à la lutte

contre les trafics illicites. Les commandants et officiers de la marine sont habilités à rechercher et constater les infractions dans les domaines des trafics de produits stupéfiants et dans le cadre de l'immigration illégale. Grâce à la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, ils disposent d'habilitations identiques pour la lutte contre la piraterie.

c) Des administrations aux compétences variées

Aux côtés de la marine nationale, qui assure à elle seule près de la moitié de l'effort global, un grand nombre d'administrations participe aux interventions de l'État en mer. Trois d'entre elles sont particulièrement impliquées dans ces missions.

La **direction générale des douanes et droits indirects**, qui relève du ministère chargé du budget, est engagée dans l'action de l'État en mer depuis des décennies.

Sa mission principale, la protection douanière du territoire national et communautaire, revêt une importance particulière en mer, qui constitue une frontière extérieure de l'Union européenne.

Son cœur de métier est le contrôle des marchandises, ce qui implique, en mer, une activité intensive de contrôle des navires, grâce aux pouvoirs juridiques forts dont elle dispose. En 2010, elle a inspecté plus de 7 900 navires en mer.

La lutte contre les grands trafics illicites, notamment de stupéfiants, et la détection des pollutions maritimes sont des domaines dans lesquels elle s'engage le plus fortement et dispose d'un réel savoir-faire. Elle entend néanmoins contribuer davantage à d'autres missions telles que la protection des pêches ou des aires marines.

Pour exercer ces missions, la douane dispose de 865 agents et est la seule administration civile à disposer d'une composante aérienne de patrouille.

La **direction des affaires maritimes** est, selon l'expression de son directeur-adjoint, Jean-Louis Petit, une « *petite administration dans un grand ministère* », celui chargé de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Originellement, l'administration des affaires maritimes s'est constituée par démembrement des armées, à la suite du transfert en 1930 (cf. *supra*) de la police des pêches en temps de paix à l'administration de l'inscription maritime. Elle conserve un lien étroit avec le ministère de la défense par le biais du corps des administrateurs des affaires maritimes, dotés d'un statut d'officier de carrière de la marine nationale et chargés d'assurer l'animation, la direction et l'administration générale des services déconcentrés des affaires maritimes.

La direction des affaires maritimes participe aux missions de sauvetage en mer, à la protection des ressources halieutiques, à la prévention des pollutions et à la surveillance des aires marines protégées.

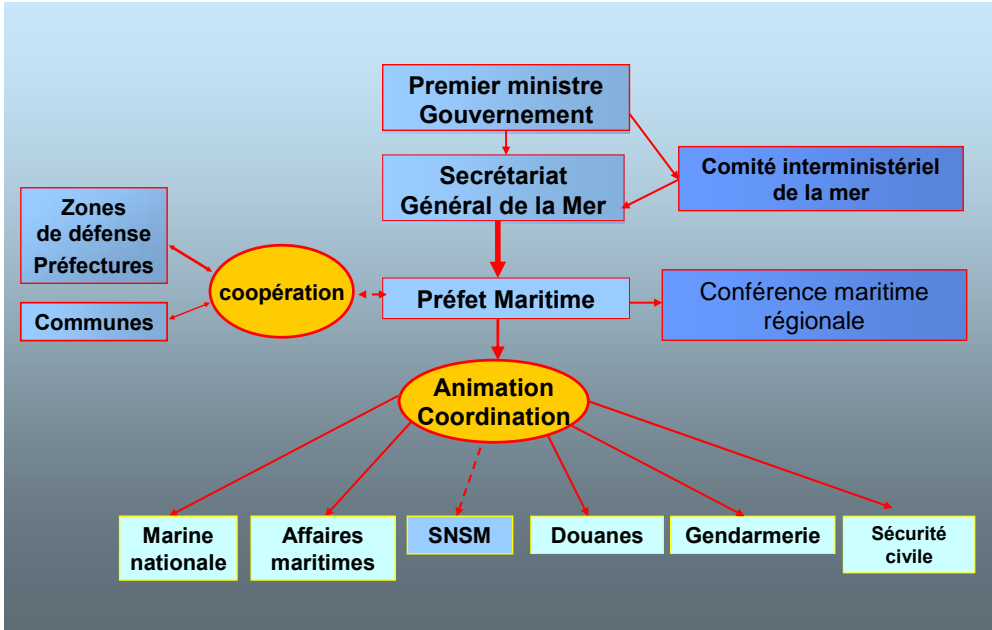
Elle s'appuie pour cela sur ses sept centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), cinq en métropole et deux outre-mer, et ses unités nautiques, composées d'une soixantaine de bâtiments.

La **société nationale de sauveteurs en mer** (SNSM) n'est pas une administration. C'est une association, créée il y a un plus d'un siècle, qui bénéficie depuis 1986 d'une subvention publique, à hauteur de 30 % de ses ressources.

Ses missions sont, naturellement, le sauvetage de la vie à mer, mais aussi la formation des jeunes pour la surveillance des plages, ainsi que des actions de prévention.

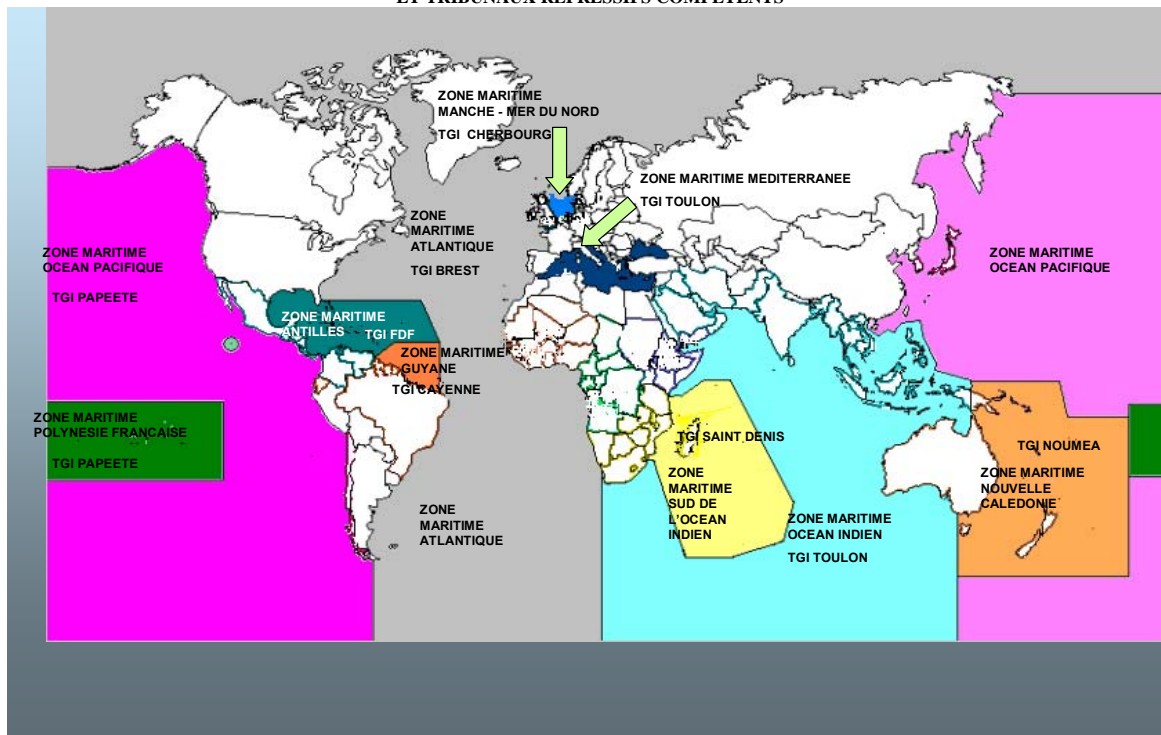
Elle dispose pour cela de 250 stations et de plus de 6 500 bénévoles, soutenus par une cinquantaine de salariés permanents. Intervenant à la demande des CROSS, elle réalise 50 à 60 % des secours aux personnes. Chaque année, ce sont ainsi 8 000 à 9 000 personnes qui ont été secourues, dont 600 à 700 d'une mort certaine, et 4 000 embarcations assistées. Ses moyens limités ne lui permettant pas d'intervenir au large, cette compétence relève de la marine nationale.

ORGANISATION FRANÇAISE DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER



Source : état-major de la marine.

ZONES DE RESPONSABILITÉ DES PRÉFETS MARITIMES ET DES DÉLÉGUÉS DU GOUVERNEMENT ET TRIBUNAUX RÉPRESSIFS COMPÉTENTS



Source : état-major de la marine.

2. Une coordination nouvelle au niveau central

« Je souhaite que nous franchissions une nouvelle étape de renforcement de l'action de l'État en mer, en créant une fonction « garde-côtes » pour organiser la mutualisation des moyens humains et matériels de toutes les administrations de l'État intervenant sur la mer et le littoral, autour de priorités clairement identifiées, sous l'autorité des préfets maritimes en métropole et des préfets de zone de défense outre-mer ».

C'est en ces termes que le Président de la République a annoncé, dans son discours du Havre du 16 juillet 2009 la création de la fonction « garde-côtes ».

Si l'action des différentes administrations intervenant en mer était parfaitement coordonnée, au niveau déconcentré, par les préfets maritimes, il manquait en effet, à l'échelon central, une autorité capable d'organiser une véritable mutualisation des moyens et de fixer des priorités à chacun des intervenants. Il s'agit donc plus que de la simple « labellisation » d'un dispositif existant.

a) Une coordination au niveau central jusqu'ici lacunaire

La coordination au niveau national de l'action de l'État en mer est assurée, depuis 1978, par un comité interministériel de la mer (CIMER), « chargé de délibérer sur la politique du Gouvernement dans le domaine de la mer sous ses divers aspects nationaux et internationaux et de fixer les orientations de l'action gouvernementale dans tous les domaines de l'activité maritime. »

Présidé par le Premier ministre, le CIMER réunit les ministres de l'économie et des finances, des affaires étrangères, de la défense, de l'industrie, de l'environnement, les ministres chargés de l'outre-mer, du budget, de l'équipement et des transports, de la pêche, du tourisme, de l'aménagement du territoire, de la recherche et, en tant que de besoin, d'autres membres du Gouvernement.

La préparation et le suivi de l'exécution des délibérations du comité sont assurés, depuis 1995, par le secrétaire général de la mer, placé sous l'autorité du Premier ministre.

Le secrétaire général de la mer n'est donc pas une autorité décisionnelle, ni une autorité d'arbitrage, ce rôle appartenant au CIMER. Il dispose, pour l'exercice de ses fonctions, d'une structure administrative légère, dotée d'une quinzaine de personnes, mises à disposition par différentes administrations.

Comme le soulignaient justement les rapporteurs de la mission d'information sénatoriale sur l'action de l'État en mer, « à l'échelle nationale, le dispositif de coordination n'est pas aussi intégré qu'au niveau déconcentré. Une

formation plus restreinte de coordination interministérielle [...] serait plus souple et plus réactive. »⁽¹⁾

C'est précisément pour répondre à cette lacune que le comité interministériel de la mer du 8 décembre 2009 a pris deux décisions majeures, venues matérialiser la fonction « garde-côtes » :

– la mise en place d'un comité directeur constitué des responsables des services agissant en mer et placé sous la responsabilité du secrétaire général de la mer ;

– la création d'un « centre de la fonction garde-côtes », chargé « *d'élaborer pour les autorités de l'État, une vision globale et consolidée de la situation maritime* ».

b) Le comité directeur de la fonction « garde-côtes »

Le comité directeur de la fonction « garde-côtes », présidé par le secrétaire général de la mer, est composé des responsables des administrations disposant de moyens aéromaritimes : le chef d'état-major de la marine, le directeur général des douanes, le directeur général de la gendarmerie nationale, le directeur général de la police nationale, le directeur des affaires maritimes et le directeur de la sécurité civile.

De par sa composition et ses attributions, il incarne la dimension interministérielle de la fonction « garde-côtes ».

Ses attributions sont fixées par le décret du 22 juillet 2010 : il « *contribue à la définition des politiques conduites au titre de la fonction garde-côtes, à l'identification des priorités d'action et des mesures d'organisation en découlant. À cet effet :*

« 1° *Il propose des priorités d'action et soumet au Gouvernement, à partir des priorités fixées, des propositions sur le format global des moyens contribuant à la fonction garde-côtes ;*

« 2° *Il oriente et favorise les échanges de savoir-faire et les mutualisations des moyens humains ;*

« 3° *Il est consulté à différents stades de l'élaboration du schéma directeur des moyens de l'action de l'État en mer. Il veille à la cohérence des acquisitions d'équipements des différentes administrations avec le schéma directeur ;*

« 4° *Il participe à la définition des orientations de la politique de coopération internationale entrant dans le champ de ses compétences. »*

(1) Rapport d'information n° 418 de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur l'action de l'État en mer, par MM. André Boyer et Jean-Guy Branger, sénateurs, 22 juin 2005.

Le comité s'est réuni pour la première fois le 9 février 2010 et se réunit en moyenne trois fois par an. Selon la volonté du secrétaire général de la mer, les réunions se font toujours en présence des responsables qui figurent très clairement dans le décret et non de leurs représentants.

Il s'appuie sur un groupe de travail permanent qui permet de faire progresser, entre deux réunions, les dossiers sur lesquels le comité travaille. Il a pour principe de fixer un mandat extrêmement précis au groupe de travail permanent et à se faire rendre compte lors du comité directeur suivant des progrès qui ont été réalisés.

c) Le centre opérationnel de la fonction « garde-côtes »

En vertu du décret du 1^{er} août 2011, le centre opérationnel de la fonction « garde-côtes » (CoFGC) est un centre de partage et d'analyse de l'information chargé :

– de la tenue à jour de la situation des approches maritimes. Il contribue à la tenue régulière de la situation maritime mondiale et à son analyse. Avec les autres centres en charge des questions maritimes, il participe aussi à l'animation des différents réseaux nationaux, européens et internationaux. Il n'a pas vocation à coordonner ni à conduire des opérations ;

– en temps de crise impliquant l'action de l'État en mer, d'assister le secrétariat général de la mer et d'alimenter les centres nationaux interministériels de gestion de crise ainsi que les centres opérationnels des ministères.

Installé dans les locaux de l'état-major de la marine, c'est un véritable centre interministériel à la fois dans sa composition (6 officiers de liaison des administrations membres du comité directeur), sa vocation (le partage de toute l'information d'intérêt maritime) et dans son utilisation (son travail est utile à toutes les administrations).

Il constitue enfin un point de contact unique pour les partenaires de la France.

II. — UN MODÈLE À CONFORTER, QUI NÉCESSITE UN PROLONGEMENT AU NIVEAU EUROPÉEN

A. ACCOMPAGNER LA DYNAMIQUE INITIÉE PAR LA CRÉATION DE LA FONCTION « GARDE-CÔTES »

Si la naissance de la fonction « garde-côtes » a pu susciter beaucoup d'espoir pour aller vers une organisation de plus en plus intégrée, les chantiers restant à mener demeurent considérables. Ils devront, grâce à l'impulsion du secrétaire général de la mer, être soutenus dans la durée par une volonté politique forte.

1. Une feuille de route pour l'action de l'État en mer

a) Fixer des priorités au niveau national

L'arrêté interministériel du 22 mars 2007 avait fixé une liste de 45 missions en mer incombant à l'État, répartis en 10 domaines d'intervention (cf. arrêté en annexe). Ainsi que l'a fait remarquer le secrétaire général de la mer aux rapporteurs lors de son audition, cette liste, qui s'apparentait plus à un catalogue, était bien trop vaste pour fixer des priorités d'action. Il était donc indispensable de la hiérarchiser en identifiant quelques secteurs prioritaires.

C'est ce que le comité interministériel de la mer du 10 juin 2011 a fait, en fixant cinq priorités pour l'action de l'État en mer :

« – sauvetage de la vie humaine et assistance aux navires en difficulté : adapter les moyens dédiés au sauvetage et à l'assistance aux navires en difficulté pour faire face aux évolutions du transport maritime, des activités liées au transport de passagers et à la croisière et à l'accroissement des activités de loisirs nautiques. Cet axe de l'action de l'État en mer ciblera en particulier le Pas-de-Calais où la France exerce une responsabilité internationale majeure ;

« – lutte contre les trafics illicites par voie maritime : poursuivre une action déterminée dans la lutte contre les trafics illicites par voie maritime de toute nature, en ciblant particulièrement la lutte contre le narcotrafic. Cette action devra privilégier la recherche de coopérations internationales et s'inscrire dans la lutte contre les diverses formes de criminalité organisée ;

« – lutte contre les pollutions en mer : maintenir une action cohérente alliant la répression contre les rejets illicites en mer et les moyens de lutte contre les pollutions majeures marines. Si, pour nos espaces ultramarins, la coopération internationale devra être systématiquement recherchée, pour la métropole, l'autonomie de notre capacité d'intervention en mer devra être préservée ;

« – lutte contre le pillage des ressources vivantes : s’inscrire résolument dans la lutte contre le pillage des ressources vivantes marines, en luttant contre les activités de pêche illégale dans les espaces maritimes placés sous juridiction française et en soutenant les activités de contrôle des pêches conduites sous l’égide de l’agence européenne des pêches ou sous celles des différentes organisations régionales de pêche ;

« – surveillance et préservation des aires marines protégées : adapter le dispositif de l’action de l’État en mer pour prendre en compte la surveillance et la préservation des aires marines protégées, en concentrant les efforts sur les parcs marins au fur et à mesure de leur création. »

b) Des objectifs pour les préfets maritimes

En 2011, pour la première fois, le Premier ministre a adressé, après une concertation menée tout au long de l’année 2010, des lettres de mission à chacun des préfets maritimes.

Il était en effet primordial que les priorités nationales soient déclinées par territoire pour tenir compte des spécificités de chaque zone maritime : si la Méditerranée est plus particulièrement touchée par le narcotrafic, l’Atlantique est, par exemple, plus exposé aux risques d’accidents et de pollutions marines.

En s’appuyant sur une lettre de mission qui lui précise les priorités retenues, chaque préfet maritime – ou délégué du Gouvernement en outre-mer – peut désormais s’efforcer de mutualiser les moyens dont il dispose, tout en gardant une certaine polyvalence pour faire face, avec l’aide des différentes administrations, à l’ensemble des missions.

2. Une mutualisation à construire

Le grand chantier des années à venir est naturellement celui de la mutualisation des moyens, tant humains que matériels.

a) La mise en place de formations communes

Au cours de l’année 2010, un inventaire des formations a été élaboré pour constituer un recueil des formations des personnels des différentes administrations contribuant à l’action de l’État en mer.

La mise en place de formations communes doit en effet générer un certain nombre d’économies et accroître, grâce à une meilleure connaissance mutuelle, la capacité à travailler ensemble, selon les mêmes schémas et les mêmes méthodes.

Trois sessions de formation se sont tenues en 2011. Elles ont réuni des participants de chacune des administrations composant la fonction « garde-côtes », mais aussi d’autres, comme des sous-préfets ainsi que des représentants de l’administration européenne.

Ces formations doivent permettre de développer un esprit commun, fondé sur l'échange d'expérience, mais surtout la conscience de l'appartenance à une même communauté, destinée à intervenir en mer.

Cet aspect est fondamental car, comme l'aime à le souligner le secrétaire général de la mer, « *le projet fonction "garde-côtes" est avant tout un projet "ressources humaines"* ».

b) Définir un format global

La définition d'un format global pour de la fonction « garde-côtes » est une tâche plus lourde à accomplir. Le Livre bleu la définit précisément :

« En fonction de priorités définies par le Gouvernement après consultation du ministre chargé de la mer, le format souhaitable des moyens destinés à intervenir en mer sera traduit dans un schéma directeur. Ce schéma directeur élaboré et entretenu par le secrétariat général de la mer devra reposer sur une appréciation réaliste des besoins [...]. Il se traduira par l'établissement d'un format cible défini en moyens génériques, assortis d'une disponibilité opérationnelle allouée pour les tâches communes ne relevant pas de la mission de l'administration d'appartenance, et d'une répartition géographique idéale. »

Cette tâche fait donc partie des attributions du comité directeur de la fonction « garde-côtes ». Le décret du 22 juillet 2010 précise en effet que le comité directeur « *propose des priorités d'action et soumet au Gouvernement, à partir des priorités fixées, des propositions sur le format global des moyens contribuant à la fonction garde-côtes* » et qu'il est « *consulté à différents stades de l'élaboration du schéma directeur des moyens de l'action de l'État en mer. Il veille à la cohérence des acquisitions d'équipements des différentes administrations avec le schéma directeur.* »

Le chantier est considérable. L'année 2010 a été consacrée à l'identification du format actuellement prévu par les différentes administrations. Avec la définition de priorités nationales, déclinées ensuite par zone maritime, le secrétaire général de la mer dispose désormais d'une feuille de route claire, à partir de laquelle peut être entamé un raisonnement de type capacitaire.

Lors de son audition par les rapporteurs, le secrétaire général de la mer a souligné l'importance du dialogue « client-fournisseur » dans cette démarche, c'est-à-dire l'analyse des besoins des administrations qui n'ont pas de moyens d'interventions maritimes et leur prise en compte par celles qui en disposent.

C'est une fois cette définition du format global de la fonction « garde-côtes » effectuée qu'il sera temps de faire en sorte que la somme des moyens de chacune des administrations réponde à ce format global, sans doublon et sans trou capacitaire.

Ce travail concerne à la fois les moyens de surveillance et les moyens d'intervention. Lors de son audition par les rapporteurs, le chef d'état-major des armées, l'amiral Édouard Guillaud, a fait savoir qu'il ne serait peut-être pas illogique de rapprocher plus les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) de la marine. L'amélioration de l'interface CROSS – services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) reste encore à faire. En Polynésie française, a été mis en place, l'année dernière, un centre de fusion de l'information maritime, sorte de « petit CoFGC⁽¹⁾ » où le centre des opérations militaires et le centre de coordination de sauvetage – placé sous l'autorité du ministère chargé de l'écologie – travaillent ensemble sur une même situation maritime. Ce modèle sera sûrement appelé à se développer dans les années qui viennent.

En ce qui concerne les moyens d'intervention, la loi de finances pour 2012 a prévu l'acquisition de trois patrouilleurs multimissions de type *supply ship* qui seront déployés aux Antilles, en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française. Le financement de ces bâtiments est assuré par le ministère de la défense mais également par ceux de l'intérieur, des finances, de l'agriculture et de la pêche. Cela constitue un premier pas vers une mutualisation de leur emploi. Le choix de bâtiments communs aux différentes administrations permettra de rationaliser leur entretien et de réaliser des économies d'échelle.

c) Se doter d'outils de contrôle de gestion

Le comité interministériel de la mer a décidé d'engager, le 10 juin 2011, « une analyse de la valorisation financière des activités conduites par les moyens de la fonction garde-côtes, étape indispensable pour permettre l'évaluation de la fonction. »

La mutualisation des moyens de chacune des administrations nécessite en effet d'être capable de mesurer et de comparer les coûts des moyens et des interventions de chacune d'entre elles.

Il s'agit là d'un chantier particulièrement complexe. Le coût d'une heure en mer d'une frégate n'est naturellement pas le même que celui d'un zodiac. De même, un récent rapport de la Cour des comptes avait souligné qu'un procès-verbal dressé par la marine nationale en matière de police des pêches était 10 000 fois plus élevé que celui dressé par un navire de l'administration des affaires maritime. Or, il faut garder à l'esprit qu'actuellement seule la marine nationale est capable de dresser un procès-verbal au milieu des océans et qu'elle le fait généralement alors qu'elle est elle-même engagée sur une autre opération dans le même temps.

La comparaison des données « brutes » n'est donc pas toujours pertinente, tant les situations qu'elles recouvrent peuvent être différentes. Il n'en demeure pas

(1) Centre opérationnel de la fonction « garde-côtes ».

moins indispensable, comme le secrétaire général de la mer l'a indiqué aux rapporteurs, de se doter d'outils qui permettent d'avoir une vision globale et synthétique des coûts de la fonction « garde-côtes », tout en rendant compte de la spécificité de chacune des interventions.

Dans la même logique, il est souhaitable que les indicateurs de performance des administrations intervenant en mer, aujourd'hui répartis dans plusieurs programmes budgétaires⁽¹⁾, puissent être harmonisés. À défaut d'une telle harmonisation, il demeure impossible pour le Parlement de porter un jugement sur les résultats des crédits que consacre l'État à son action en mer.

B. L'INDISPENSABLE COORDINATION EUROPÉENNE

Le développement de l'action de l'État en mer ne peut aujourd'hui que se situer dans un contexte international et, en premier lieu, européen.

Pourtant, comme le souligne le vice-amiral d'escadre (2S) Patrick Hébrard dans un récent article⁽²⁾, « avec un littoral qui s'étend sur plus de 100 000 km, une zone économique exclusive de plus de 14 millions de km² et une flotte marchande qui représente 40 % du tonnage mondial, l'Union européenne ne s'est préoccupée de son domaine maritime que récemment et souvent sous la pression des événements : ce sont les pollutions successives des côtes et du milieu marin qui ont conduit à la création de l'Agence européenne de sécurité maritime, ce sont les arrivées d'immigrés sur nos côtes dans des conditions inhumaines qui ont poussé à la mise en place de FRONTEX⁽³⁾, ce sont, enfin, les pirates somaliens qui ont amené les différents piliers à coopérer pour traiter cette menace. »

1. Vers un espace maritime commun

En octobre 2007, la Commission européenne a adressé au Conseil et au Parlement européens, sous la forme d'un Livre bleu une communication portant sur l'organisation d'une politique intégrée au niveau de l'Union. Cette démarche, prenant acte de l'importance des activités maritimes pour l'Europe, faisait suite à un Livre vert qui se donnait pour but d'établir « un juste équilibre entre les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable ».

(1) L'essentiel des crédits consacrés à l'action de l'État en mer sont répartis au sein du programme 178 Préparation et emploi des forces et 146 Équipement des forces de la mission « Défense », du programme 302 Facilitation et sécurisation des échanges de la mission « Gestion des finances publiques et des ressources humaines » et du programme 205 Sécurité et affaires maritimes de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ».

(2) La surveillance maritime, un enjeu stratégique pour l'Union européenne, *La revue maritime*, n° 490, janvier 2011.

(3) Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États.

a) *L'abandon du projet de garde-côtes européenne*

Le Livre vert suggérait la mise en place d'une entité chargée d'assurer le respect de la loi en mer dans les eaux territoriales et les zones économiques exclusives des États européens. Parmi ses missions, figuraient le contrôle des pêches, la surveillance des frontières, la protection de l'environnement maritime, les missions de douane mais aussi la lutte antiterroriste. Cette proposition, très ambitieuse, s'est heurtée à l'opposition de plusieurs pays qui y voyaient une remise en cause des principes de souveraineté nationale et n'a donc pas été retenue.

LA GARDE-CÔTES EUROPÉENNE : UN SUJET RÉCURRENT AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE

C'est au Parlement européen que le sujet de la garde-côtes européenne a été le plus souvent évoqué. L'ancien député John Cushnahan avait ainsi présenté, en 2002, une contribution à la Convention européenne intitulée « *Proposal for an EU Coastguard* ».

Cette idée fut ensuite reprise dans trois rapports parlementaires différents. On peut notamment lire, en 2003, dans le rapport de Philippe Morillon sur la nouvelle architecture de sécurité et de défense, l'importance de créer « *aux côtés des forces nationales, une police commune et un corps de garde côtière pour la protection des frontières extérieures de l'Union européenne contre le terrorisme et le crime organisé, l'immigration illégale, le trafic d'armes, de stupéfiants et d'êtres humains et pour combattre la criminalité des mers* ».

La même année, le rapport Pex sur la pollution causée par les navires suggère la création « *d'équipes de « garde-côtes » européens, qui recevraient une formation identique et qui seraient mobiles et mobilisables sur toutes les mers* » pour lutter contre la pollution marine et surveiller les côtes.

Si dans son Livre vert de juin 2006, la Commission s'interrogeait sur la possibilité de créer une garde-côtes européenne (« *Est-il opportun de mettre en place un service de garde-côtes européen ? Quelle seraient sa mission et ses fonctions ?* »), l'ambition a été revue à la baisse dans le Livre bleu, publié un an et demi plus tard : « *La Commission encouragera la coopération entre les garde-côtes des États membres et les services appropriés et prendra des mesures en vue d'améliorer l'interopérabilité des systèmes de surveillance.* »

Le sujet n'a néanmoins pas totalement disparu de l'agenda européen. L'idée d'une meilleure coordination des moyens nationaux sur des sujets à fort impact et à grande visibilité médiatique, comme les marées noires ou les naufrages de clandestins, demeure séduisante, en particulier dans un contexte de forte contrainte budgétaire.

La diversité des situations nationales rend difficile l'émergence d'un modèle européen de garde-côtes. Si certains États disposent de « garde-côtes » bien identifiées, elles ne remplissent pas forcément les mêmes missions. Comme l'a indiqué le chef d'état-major des armées aux rapporteurs, il n'existe pas moins

de onze modèles différents en Europe ! Le personnel employé à ces missions varie aussi d'un État membre à l'autre : il peut s'agir exclusivement de civils, ou, dans le cas du Portugal – dont le mode de fonctionnement est assez proche du nôtre et où la marine joue un rôle central – de militaires. Or, de nombreux interlocuteurs de la mission ont fait part des difficultés que pouvait rencontrer la coopération entre civils et militaires.

Étant donné qu'il existe en Europe, sans compter les marines des différents pays, plus d'une cinquantaine d'institutions disposant de moyens navals, il semble bien difficile de remplacer toutes ces structures par une organisation unique. Une nouvelle organisation ne ferait en outre que dupliquer pour une grande partie des moyens déjà existants dans la plupart des États membres.

b) La mise en place d'un environnement commun de partage de l'information

Si le Livre bleu a signifié l'abandon de la création d'un corps européen de garde-côtes, la Commission s'y est engagée à prendre des *« mesures en vue d'améliorer l'interopérabilité des systèmes de surveillance, en rassemblant les systèmes de contrôle et suivi déjà utilisés pour assurer la sûreté et la sécurité maritimes, la protection de l'environnement marin, le contrôle des pêches, le contrôle des frontières extérieures et d'autres activités de contrôle de la mise en œuvre de la réglementation. »*

Dans l'Union européenne, la plupart des données concernant les affaires maritimes sont en effet traitées par des autorités sectorielles, sans nécessairement que les informations circulent de l'une à l'autre. Le partage de ces données permettrait d'optimiser significativement le rapport coût-efficacité des opérations de surveillance maritime.

Le Conseil « Affaires générales » du 8 décembre 2008 a encouragé la Commission à œuvrer en faveur de la mise en place de dispositifs nationaux et communautaires interopérables.

Cette volonté de renforcer l'intégration de la surveillance maritime a été rappelée dans la feuille de route pour l'élaboration et la mise en place d'un système européen de surveillance des frontières (EUROSUR), qui prévoit la création en plusieurs temps d'un environnement commun de partage de l'information dans le domaine maritime de l'Union européenne.

Ainsi que le souligne la communication de la Commission du 15 octobre 2009, les défis que doit relever la création d'un environnement commun de partage des informations sont les suivants :

« – la multiplicité des communautés d'utilisateurs et d'opérateurs : la plupart des informations sont collectées à plusieurs niveaux, international, communautaire et national, au moyen d'une multitude de systèmes sectoriels. Dans certains cas, les autorités concernées ignorent que d'autres autorités ou

systèmes collectent des informations similaires. Dans d'autres, elles ne disposent pas des protocoles ou des accords nécessaires à l'échange de données ;

« – la diversité des cadres juridiques : les systèmes de surveillance maritime ont été élaborés sur la base de la législation sectorielle, internationale et communautaire. Ces systèmes sont par conséquent difficiles à fusionner ;

« – les menaces transfrontalières : les menaces auxquelles les États membres sont exposés nécessitent généralement une approche transnationale voire transectorielle renforcée, en particulier pour la haute mer ;

« – les dispositions juridiques particulières : les législations internationale et communautaire qui encadrent les activités de surveillance maritime exercées en haute mer et régissent le traitement des données à caractère personnel, confidentielles et classifiées manquent de cohésion. »

C'est pour répondre à ces défis que la Commission a initié le projet CISE (*Common information environment sharing*) de mise en place d'une plate-forme commune de partage de l'information.

Cette démarche est particulièrement intéressante dans la mesure où elle associe l'ensemble des acteurs européens ayant des prérogatives dans le domaine maritime, y compris ceux de la défense. Le projet est piloté par la direction générale MARE de la Commission et associe les directions générales MOVE, HOME, ainsi que les agences EMSA, FRONTEX et l'agence européenne de défense.

Dans sa communication, la Commission a identifié les étapes suivantes :

- identification des communautés d'utilisateurs ;
- cartographie des jeux de données et identification des lacunes ;
- définition de niveaux communs de classification des données ;
- construction d'un cadre de soutien technique au CISE ;
- définition des droits d'accès et mise en place d'un cadre juridique commun.

On pourrait légitimement penser, comme le relève une note de la Compagnie européenne d'intelligence stratégique, que *« si ce projet venait à être couronné de succès, l'identification des différents acteurs compétents dans un secteur ou pour un type de menace donné pourrait à terme conduire à dégager une fonction garde-côtes européenne qui serait assurée en coopération avec les administrations nationales adéquates. »*⁽¹⁾

(1) De la « garde-côtes européenne » à une « fonction garde-côtes européenne » : vers une coordination européenne ? Note de la CEIS, 14 décembre 2010.

En application de ce plan d'action, la Commission a lancé deux projets pilotes dans des périmètres géographiques distincts – *Blue Mass Med* (BMM) en Méditerranée et *Marsuno* en mer Baltique – invitant les États à échanger les informations de contrôle et de suivi des mobiles en mer, utiles dans le cadre de leur fonction « garde-côtes ». La France, *leader* du projet BMM et qui participe à *Marsuno*, est le seul pays à contribuer aux deux projets, l'ambition étant de veiller à ce qu'ils soient coordonnés et parfaitement interopérables.

2. Une coopération à approfondir

a) La politique européenne de sécurité et de défense et la sécurité maritime

L'articulation entre la politique européenne de sécurité et de défense (PESD) et la politique maritime intégrée est un sujet extrêmement ambigu.

Toutes les marines militaires ne sont en effet pas habilitées à participer à des opérations de police en mer en particulier dans les eaux territoriales. Surtout, les conséquences juridictionnelles de ces actions ne peuvent concerner que des États, disposant d'un pouvoir régalien, et ne peuvent impliquer la responsabilité d'organisations internationales en l'absence d'intégration politique. Malgré l'exemple réussi de l'opération *Atalanta* de lutte contre la piraterie, il est extrêmement difficile d'articuler la dimension civile et la dimension militaire dans des opérations de grande envergure.

Comme l'ont indiqué des interlocuteurs aux rapporteurs, il est par ailleurs probable que certains acteurs – en particulier la Commission européenne – ne partagent pas une intervention « défense » sur des sujets relevant de politiques civiles.

L'emploi de la PESD dans les actions de sécurité des espaces maritimes a néanmoins constitué l'une des préoccupations de la présidence espagnole de l'Union européenne, au premier semestre 2010, en matière de défense. Elle s'est traduite par la promotion d'un concept de sécurité ou sûreté maritime pour compléter la stratégie européenne de sécurité.

L'état-major de la marine a fait part aux rapporteurs de ses doutes sur l'intérêt de ce concept, qui risque surtout de cristalliser les différences entre les États – et leur conception de l'usage des forces armées – car il privilégie une approche pratique orientée sur des situations concrètes et faisant intervenir un petit nombre d'États, aux objectifs similaires.

S'il est encore trop tôt pour évaluer l'impact de l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne sur les moyens de l'Europe de la défense comme sur la capacité d'action de l'Union européenne dans le domaine de la sécurité des espaces maritimes, on peut s'attendre à quelques évolutions.

L'OPÉRATION ATALANTA DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE

Lancée le 8 décembre 2008 par le conseil des affaires étrangères de l'Union européenne, sur une initiative franco-espagnole, l'opération navale européenne de lutte contre la piraterie *Atalanta* est aujourd'hui prolongée jusqu'en décembre 2012. Elle s'appuie sur les résolutions 1814 et 1816⁽¹⁾ du conseil de sécurité de l'ONU qui autorisent la protection des navires du programme alimentaire mondial (PAM), ainsi que la répression des actes de piraterie au large de la Somalie. Elle a donc pour mission d'assurer :

– la protection des navires du PAM qui acheminent l'aide alimentaire aux populations déplacées en Somalie, et celle des navires assurant le soutien logistique de l'« *African Mission for Somalia* » (AMISOM) ;

– la protection des navires vulnérables au large des côtes somaliennes ;

– la dissuasion, la prévention et la répression des actes de piraterie.

Première opération aéronavale de l'Union européenne, *Atalanta* est une concrétisation de la politique de sécurité et de défense commune.

Depuis le début de l'opération⁽²⁾, 100 bâtiments de l'AMISOM et 96 bâtiments du PAM ont été escortés sans qu'un seul ait été capturé. 1 600 000 Somaliens sont nourris chaque jour grâce à cette aide.

Du 1^{er} janvier au 9 juin 2011, les moyens militaires engagés dans l'opération ont participé au démantèlement de 41 groupes de pirates (en général un bateau mère et deux à trois embarcations d'attaque) et à l'échec de 112 attaques.

L'opération est donc un succès opérationnel incontestable de l'Union européenne. Au côté des autres forces présentes et des missions nationales de nombreux États tiers (Russie, Inde, Chine, Japon...), elle contribue efficacement à contenir la piraterie dans l'océan Indien, sans pour autant la réduire : le flux des pirates partant en mer reste continu.

Entre 2009 et 2010, la France a mis à disposition de l'opération, de manière permanente, une frégate porte-hélicoptères et un avion de patrouille maritime. En 2011, la participation a été réduite à une frégate porte-hélicoptères. Des renforts (avion de surveillance, de patrouille maritime, bâtiments de surface) peuvent compléter ponctuellement le dispositif lors des périodes d'inter-mousson, plus favorables aux actions des pirates.

Enfin, d'autres unités françaises sont susceptibles de participer en soutien associé à l'opération lors de leur transit dans la zone d'opérations. Ainsi, le groupe école d'application des officiers de marine, composé du bâtiment de projection et de commandement *Mistral* et de la frégate *Georges Leygues* a participé à cette opération en 2011.

(1) D'autres résolutions ultérieures (les n° 1838, 1846, 1851, 1950 et 1976) sont venues compléter ce cadre d'intervention.

(2) Décembre 2008 – chiffres en juin 2011.

L'introduction de la majorité qualifiée et la disparition de la notion de piliers devraient permettre de faciliter certaines coopérations dans le domaine judiciaire et donc d'ouvrir la porte à des harmonisations notamment dans le domaine pénal ou policier. Sous réserve, à l'évidence, que les États membres soient prêts à négocier sur des sujets relevant de la souveraineté nationale. Comme le précise l'état-major de la marine en réponse à une question des rapporteurs, « *les difficultés actuelles d'ores et déjà rencontrées dans un cadre de négociation bilatéral (France – Espagne) pour obtenir le droit de poursuivre ou d'intervention dans les eaux territoriales, notamment les nôtres, sont un avant-goût des difficultés concrètes auxquelles pourrait se heurter la constitution d'une fonction garde-côtes au niveau européen.* »

La modification des équilibres institutionnels devrait avoir un impact certain sur l'efficacité de l'action extérieure de l'Union européenne sur les conditions d'exercice de sa politique de sécurité et défense commune. Le service européen d'action extérieure, dirigé par Catherine Ashton, est saisi de la problématique de la surveillance maritime.

Le Traité de Lisbonne n'induit, en revanche, aucune conséquence immédiate à caractère opérationnel pour le domaine naval – la clause de solidarité ouvre le champ de la PESD à la participation des forces armées européennes aux opérations de lutte contre le terrorisme et aux actions dans le domaine de la sécurité civile sur le territoire européen. Cela repose néanmoins la question de la participation des marines européennes à la sauvegarde maritime et la définition du territoire « européen » (ou du pavillon européen) où les marines pourraient intervenir sans accord diplomatique préalable au bénéfice des États membres.

b) Une coopération bilatérale efficace

Dans le domaine du sauvetage et de la lutte contre la pollution, la France a défini avec ses voisins des plans de secours. En cas de catastrophe majeure, notre pays apporte le concours de ses moyens aéronavals à l'État victime mais, en contrepartie, peut bénéficier de l'aide internationale en cas de catastrophe majeure dans ses eaux. Ces accords internationaux sont les suivants :

– MANCHE PLAN, avec le Royaume-Uni pour la Manche et la mer du Nord ;

– BISCAYE PLAN, avec l'Espagne, pour le golfe de Gascogne, et LION PLAN, pour le golfe du Lion ;

– RAMOGE PLAN, avec l'Italie et Monaco pour l'est de la Méditerranée.

Dans le cadre de l'accord de Bonn du 13 septembre 1983, la France peut aussi compter sur le concours, en cas de pollution par hydrocarbures et autres substances dangereuses, des moyens d'une vingtaine de pays signataires de cet accord international pour la protection de la mer du Nord. Il vaut aussi pour des opérations combinées de répression des pollutions volontaires.

Dans le domaine de la police des pêches la coopération internationale existe également. Elle a lieu soit dans le cadre de l'agence communautaire de contrôle des pêches, soit dans le cadre des organisations régionales de pêche. Un certain nombre d'accords bilatéraux ont aussi été signés. C'est le cas du traité qui lie la France à l'Australie (loi du 22 mai 2008) pour la surveillance des zones maritimes adjacentes aux terres australes et antarctiques françaises et aux îles australiennes de Heard et McDonald. En vertu de cet accord la France et l'Australie s'engagent à assurer la surveillance de pêches y compris dans les zones relevant de l'autre pays.

Dans le domaine de la lutte contre les activités illicites la coopération européenne est une réalité. C'est le cas de la lutte contre le trafic de stupéfiants qui fait l'objet d'un travail de renseignement approfondi avec nos partenaires européens que ce soit dans le cadre du MAOC (Lisbonne) pour l'Atlantique est ou du CECLAD-M (Toulon) pour la Méditerranée.

c) Le Forum des garde-côtes de l'Atlantique nord

Tout au long de l'année 2011, le secrétaire général de la mer a exercé, au nom de la France, la présidence du Forum des gardes côtes de l'Atlantique nord.

Ce Forum (en anglais, *NACGF North Atlantic Coast Guard Forum*) a été créé en 2007 à l'initiative du Canada pour permettre, dans tous les domaines intéressant les services de garde-côtes, l'échange de bonnes pratiques et d'analyses et la mise en place de coopérations internationales dédiées.

Il réunit 20 pays riverains de l'Atlantique nord : Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis, Finlande, France, Irlande, Islande, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Suède.

Les experts des 20 pays sont répartis en sept groupes de travail spécialisés : problématiques environnementales, contrôle des pêches, trafic de drogue, immigration clandestine, sûreté maritime, recherche et sauvetage, technologie.

La présidence tournante définit le thème de travail annuel. La France avait choisi celui de la sécurité et de la sûreté des navires transportant un nombre important de passagers.

En tant que responsable de la fonction garde-côtes, le secrétaire général de la mer représente à la conférence plénière l'ensemble des administrations françaises agissant en mer et définit, tout au long de l'année, les positions françaises à développer dans chacun des groupes de travail.

La France a accueilli sur son littoral en 2011 les deux réunions plénières du forum : en avril, la réunion des experts des sept groupes de travail et en

septembre, la réunion plénière des directeurs des services garde-côtes ou équivalents.

Cette dernière, qui s'est tenue à Brest, s'est accompagnée d'un exercice majeur de sauvetage d'un navire transportant 8 000 passagers. D'un caractère exceptionnel, il a permis de tester la coordination des moyens de sauvetage issus de plusieurs États, mais aussi de coordonner les phases maritimes et terrestres de l'exercice.

B. PROPOSITIONS DE LA MISSION D'INFORMATION

Au terme de leur mission, les rapporteurs souhaitent proposer quelques pistes d'amélioration du dispositif existant. Le chemin parcouru depuis deux ans pour constituer une fonction « garde-côtes » est intéressant mais celle-ci n'en demeure pas moins au milieu du gué.

1. Conforter l'autorité du secrétariat général de la mer

Placé directement sous l'autorité du Premier ministre, le secrétaire général de la mer, grâce à l'appui du comité directeur de la fonction garde-côtes, est désormais le véritable « pilote » de la politique maritime de la France.

Compte tenu de l'ampleur des chantiers à conduire dans les années à venir, les rapporteurs estiment indispensable de « muscler » la capacité d'action du secrétariat général de la mer.

Composé d'équipes réduites, il ne dispose pas nécessairement des moyens indispensables à la bonne conduite des missions dont il a la charge. S'il n'est pas question de créer une administration pléthorique, sa capacité d'analyse et d'expertise doit être renforcée pour qu'il puisse effectuer les arbitrages qu'exige sa fonction dans les meilleures conditions.

<p>Proposition n° 1 : Renforcer la capacité d'expertise et d'analyse du secrétariat général de la mer.</p>

Comme l'on fait remarquer des interlocuteurs aux membres de la mission d'information, malgré l'importance de ses prérogatives, le secrétaire général de la mer ne dispose pas de pouvoir d'arbitrage en matière de financement de l'action de l'État en mer, celle-ci relevant de chacun des ministères concernés.

À défaut de créer un programme unique consacré à la politique maritime (cf. *infra*), il est important que le secrétaire général puisse être doté, dans l'avenir, d'un véritable pouvoir d'arbitrage sur les moyens que consacrent les différentes administrations à la fonction « garde-côtes ». Seule cette capacité d'arbitrage, adossée à celle du Premier ministre, pourrait être en mesure de pérenniser le financement de cette fonction.

Proposition n° 2 : Donner au secrétaire général de la mer une capacité d'arbitrage budgétaire des moyens consacrés la fonction « garde-côtes ».

2. Mieux prendre en compte les enjeux de sécurité maritime dans le débat public

Faute de financement unique, le budget de la politique maritime est aujourd'hui éclaté entre les différents programmes budgétaires des missions ministérielles qui y concourent (cf. *supra*).

Cela nuit considérablement à la lisibilité de la politique maritime, dont on peut très difficilement mesurer les coûts et évaluer les performances. Le secrétaire général de la mer a fait part à la mission d'information de sa volonté de se doter d'un outil de contrôle de gestion qui permette de rendre compte de la réalité quantitative et qualitative de la fonction garde-côtes (cf. *supra*). Cela est naturellement indispensable.

Il n'est en revanche pas nécessaire de réunir dans un programme unique le financement de la fonction garde-côtes. Comme l'a souligné le secrétaire de la mer, cela reviendrait à fixer des limites à la fonction, alors que celle-ci s'appuie sur une série de collaborations qui peuvent aller au-delà des participants à son comité directeur. Surtout, il semble extrêmement difficile d'isoler, au sein des administrations qui participent à l'action de l'État en mer, ce qui relève de la fonction « garde-côtes » de ce qui n'en relève pas.

Les rapporteurs ne sont donc pas partisans de la création d'un programme unique de financement de la fonction « garde-côtes ». Ils souhaitent néanmoins que le Gouvernement élabore chaque année un document de politique transversale sur le sujet, afin d'informer au mieux le Parlement. Une vision globale de la situation facilitera également les arbitrages.

Proposition n° 3 : Élaborer un document de politique transversale sur l'action de l'État en mer.

Dans le même souci de rendre mieux compte au Parlement de la politique maritime, les rapporteurs souhaitent que puisse être organisé chaque année un débat sur ce sujet en séance publique, en présence du Premier ministre.

Le secrétaire général de la mer pourrait également être invité à rendre régulièrement compte de son action devant les commissions permanentes compétentes du Parlement.

Proposition n° 4 : Organiser au Parlement chaque année un débat sur la politique maritime de la France.

Si le Livre bleu a défini une stratégie nationale pour la mer et les océans pour les prochaines années, il n'a pas été suivi d'une « loi de programmation

maritime », à l'image de la loi de programmation militaire. Il est certainement encore prématuré, compte tenu de la nécessité de dresser les priorités d'action de la fonction « garde-côtes » avant de définir son format, de préparer un tel texte.

Mais pour s'assurer que le dispositif d'action de l'État en mer dispose des moyens nécessaires à l'accomplissement de ses missions, il est indispensable que les enjeux de sûreté et de sécurité maritime soient clairement identifiés dans le futur Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale. C'est en effet en fonction des priorités définies par le Livre blanc que la loi de programmation militaire affecte les moyens nécessaires aux forces armées.

Faute de recensement des enjeux de sécurité maritime, la marine nationale ne dispose pas des moyens nécessaires au renouvellement de sa flotte de patrouilleurs outre-mer, par exemple, ce qui est extrêmement préoccupant compte tenu des défis auxquels elle doit faire face. Les rapporteurs tiennent néanmoins à souligner que cette suggestion ne signifie pas que la marine doive supporter la totalité du financement de ces missions dans les années à venir – elle le fait déjà à près de 80 % : la loi de programmation qui suivra le Livre blanc devra prévoir le financement de chacune des administrations concourant à la sécurité maritime.

Proposition n° 5 : Prendre en compte les enjeux liés à la sûreté et à la sécurité maritime dans le futur Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale.

3. Faire émerger un coordonnateur unique de la politique maritime européenne

S'il n'est pas envisageable de créer une garde-côtes européenne, les rapporteurs souhaitent que puisse émerger une fonction « garde-côtes », capable de mobiliser l'ensemble des administrations, nationales et européennes, qui concourent à la sécurité maritime.

Le projet de création d'un espace commun de partage de l'information est incontestablement la première pierre d'un tel processus mais les rapporteurs ont le sentiment qu'à défaut d'une volonté politique forte, le projet sera long à aboutir.

Aussi, à l'image du secrétaire général de la mer français, il pourrait être opportun de créer un coordonnateur unique de la politique maritime européenne. Placé auprès du président de la Commission, il aurait pour rôle d'assurer la coordination entre les différentes directions générales de la commission et les agences européennes.

Proposition n° 6 : Créer une fonction de coordination de la politique maritime européenne.

EXAMEN EN COMMISSION

La Commission de la défense nationale et des forces armées examine le présent rapport d'information au cours de sa réunion du mardi 7 février 2012.

Un débat suit l'exposé des rapporteurs.

M. Gilbert Le Bris. Votre deuxième série de propositions me semble tout à fait pertinente.

Comment abordez-vous la question du déficit de moyens de secours dans le golfe de Gascogne ? La catastrophe du *Costa Concordia* a montré qu'il était indispensable de disposer de moyens conséquents pour pouvoir intervenir en cas d'incident sur un navire transportant des passagers. J'ai le sentiment que le risque est élevé mais que les moyens actuels ne sont pas à la hauteur sur toute la façade atlantique.

L'outre-mer concentre l'essentiel de la richesse maritime de notre pays. À ce titre, la chaîne opérationnelle est spécifique, les délégués du Gouvernement remplaçant les préfets maritimes. Ils s'appuient sur les COMSUP qui ont autorité sur les moyens militaires qui assurent l'essentiel des missions. J'ai le sentiment que les moyens dédiés aux forces de souveraineté sont hélas en baisse nette. Vous insistez sur les progrès interministériels, mais n'est-ce pas une façon de cacher la diminution des moyens des forces de souveraineté ? Plutôt que de développer les ressources civiles, ne faudrait-il pas renforcer nos moyens militaires et ainsi préserver la capacité de la marine à « *entrer en premier* » sur ce théâtre spécifique ?

M. Michel Grall. Quel est l'état des partenariats avec nos principaux voisins, qu'il s'agisse du Royaume-Uni dans la Manche ou de l'Italie et de l'Espagne pour la Méditerranée ? Où en est le projet de coordinateur européen que vous avez évoqué ?

Au quotidien, comment répondons-nous à une urgence lorsqu'elle intervient à mi-chemin des côtes de deux pays ? Qui décide de l'intervention et avec quels moyens ?

Mme Patricia Adam, rapporteur. La question de la sécurité en mer est effectivement centrale, notamment pour le golfe de Gascogne. Le secrétariat général de la mer travaille actuellement à un recensement des moyens disponibles sur toutes les façades pour identifier les insuffisances mais aussi les doublons. Le transport de passagers entre le Nord et le Sud de l'Europe se fait pour l'essentiel au large du golfe ; en cas d'incident il faudrait donc des moyens pour intervenir loin des côtes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

En septembre dernier, s'est tenu le forum européen des garde-côtes, à Brest. Si les débats se sont focalisés sur les enjeux pour le Nord de l'Atlantique,

ils ont permis d'engager une réflexion d'ensemble. Un important exercice de sauvetage, la simulation de l'évacuation totale d'un ferry dans la Manche, a été organisé à cette occasion. Le drame du *Costa Concordia* nous montre combien il est nécessaire d'anticiper et de se préparer à de telles catastrophes.

Sur la coopération, les préfets maritimes sont en relation étroite avec leurs homologues. En mer, les services travaillent ensemble sans aucune difficulté. Les acteurs ont l'habitude d'intervenir de conserve et se connaissent parfaitement. La coordination au niveau national, qui faisait défaut, est désormais assurée par le secrétariat général de la mer. En revanche, le chantier reste important au niveau européen. La priorité est la création d'un espace commun de partage de l'information, le CISE – *Commun information sharing environment*. Un éventuel partage des capacités ne pourra se faire que plus tard.

Le déficit capacitaire est aujourd'hui une réalité. Pour y faire face, nous proposons justement que cet enjeu soit identifié dans le Livre blanc. Si les moyens de la marine nationale ne sont pas renforcés, il sera difficile d'y faire face. J'ajoute que le remplacement des moyens de la marine consacrés à l'action de l'État en mer n'est pour le moment prévu qu'à partir de 2017 pour l'essentiel.

Les besoins sont très importants pour l'outre-mer où les moyens ont été significativement réduits. À la Réunion, toutes les autorités sont inquiètes : elles craignent un incident en mer mais soulignent également que la faiblesse des moyens maritimes les empêche d'intervenir efficacement en cas de problème à terre. Le dernier incendie a par exemple été difficile à circonscrire faute de moyens aériens suffisants ; l'île ne disposant que d'un seul hélicoptère. Si les moyens d'action en mer avaient été plus développés, il aurait été possible de les mobiliser sur cette action.

M. Philippe Vitel, rapporteur. Le manque de moyens à la Réunion est d'autant plus marquant qu'ils sont très conséquents à Mayotte où la transversalité est une réalité quotidienne. Les douanes ou la gendarmerie y sont par exemple dotées de moyens maritimes importants. Les forces maritimes de la Réunion doivent de surcroît faire face à une grande diversité de menaces allant de la piraterie à la préservation des espaces antarctiques.

En métropole, j'ai le sentiment que nous disposons des moyens nécessaires, même si je ne connais pas précisément la situation dans le golfe de Gascogne.

Les plans d'action pour mutualiser les moyens avec nos partenaires européens restent limités faute d'une approche transversale. L'action communautaire contre l'immigration clandestine se développe par exemple en améliorant le repérage des bâtiments mais elle se fait sans lien avec les autres administrations amenées à intervenir en mer. La politique de préservation des ressources halieutiques ou la protection de l'environnement font également l'objet d'initiatives communes mais restent isolées et sans coordination avec les autres

domaines de l'action maritime. Il faut promouvoir la logique transversale qui prévaut aujourd'hui en France.

M. Damien Meslot. J'aimerais revenir sur la situation particulière de Mayotte qui me semble être une « *passoire* » pour l'immigration clandestine. La pression migratoire y est très forte en raison de la proximité des Comores. On a parfois le sentiment que la France est démunie. Existe-t-il des solutions pour stopper le phénomène ?

M. Dominique Caillaud. Vu l'importance du sujet, je crois qu'il serait utile que l'action de l'État en mer fasse l'objet d'un rapport permanent de notre Commission.

La France a certainement réussi à créer une organisation administrative efficace avec une réelle cohérence opérationnelle. J'ai néanmoins le sentiment que cette logique se heurte encore à la réalité financière. En Vendée, on compte par exemple trois vedettes identiques amarrées côte à côte : une pour la gendarmerie, une pour les douanes et une pour les affaires maritimes. Ces navires seront-ils remplacés en même temps ou en fonction des crédits de chaque administration ? Y aura-t-il une décision commune de remplacement ou se fera-t-elle au cas par cas ? En cas de mutualisation de l'achat, qui décidera de l'affectation des bâtiments ?

L'exemple des hélicoptères nous incite à beaucoup de prudence. Lors de la tempête *Xynthia*, les hélicoptères de la presse étaient sur zone avant les hélicoptères de secours !

Il est certainement important de renforcer le rôle de coordination assuré par le secrétariat général de la mer, mais je pense également utile de désigner un ou deux chefs de file par mission pour éviter le morcellement des ressources.

M. Philippe Vitel, rapporteur. Mayotte reste un cas particulier. L'État renvoie chaque année quelque 26 000 immigrants irréguliers vers les Comores, situées à une centaine de kilomètres, où le niveau de vie est bien inférieur. Je précise que cette opération coûte environ 200 euros pour chaque personne reconduite, ce qui grève le budget de l'État. Les moyens sont suffisants et les personnels font preuve d'un professionnalisme exemplaire. Le problème est donc politique : la France souhaite-t-elle continuer ces opérations à long terme ?

Mme Patricia Adam, rapporteur. Le secrétariat général de la mer est en train de faire un état précis des moyens en métropole. Il fera ensuite des propositions au comité directeur et il appartiendra au Premier ministre de procéder aux arbitrages. Les enjeux financiers sont effectivement importants et j'espère que les moyens suivront, notamment pour le sauvetage en mer.

Pendant des siècles, les habitants des Comores ont eu l'habitude de passer d'une île à l'autre. Il est difficile de mettre un terme à cette tradition en raison du seul changement de statut de Mayotte. Tous les préfets font d'ailleurs le constat d'une certaine impuissance face à ce problème d'immigration clandestine.

Pour autant la situation est grave : des enfants sont exploités ou abandonnés dans un état de santé déplorable. Nous ne pouvons pas renoncer à intervenir même si cela ne résout pas le problème au fond.

M. Philippe Vitel, rapporteur. À Mayotte, les moyens sont vraiment suffisants : le tribunal compte par exemple plus de magistrats qu'à Toulon ! Toutes les administrations sont mobilisées et collaborent parfaitement. J'ajoute que la création de la fonction « garde-côtes » a renforcé cette solidarité interministérielle.

M. Michel Voisin. J'ai appris que la première maternité de France par son volume d'activité était celle de Saint-Laurent-du-Maroni, ce qui est révélateur de l'ampleur des mouvements migratoires à l'œuvre en Guyane, notamment en provenance du Suriname. Ces mouvements ne concernent pas seulement les orpailleurs, et ils ont un coût social important. Que fait l'État pour les maîtriser ? L'essentiel de nos moyens militaires en Guyane est concentré autour du centre spatial. Or la découverte récente de gisements pétrolifères au large des côtes guyanaises peut susciter des convoitises. Des mesures ont-elles été prises pour tenir compte de cette nouvelle donne ?

Par ailleurs, la France consacre d'importants moyens à la lutte contre la piraterie au large de la Somalie et, plus généralement, de la corne de l'Afrique, y compris en y engageant des commandos de marine. Ce service est-il remboursé à l'État par ceux qui en bénéficient ?

M. Philippe Nauche. Les rapporteurs approuvent l'architecture administrative retenue pour l'organisation de l'action de l'État en mer. Mais en quoi la coordination de plusieurs services existants, dont l'action en mer n'est pas le cœur de métier, est-elle préférable à la création d'une structure spécifiquement dédiée à cette fonction ? Dans un contexte où les moyens alloués aux différentes administrations concernées pourront difficilement augmenter, voire devront décroître, qu'est-ce qui nous garantit que, dans le long terme, chacune ne se recentrera pas sur son cœur de métier au détriment de la sauvegarde maritime ?

M. Philippe Vitel, rapporteur. Pour des raisons matérielles, nous n'avons pu nous déplacer partout, et notamment pas en Guyane. Il ressort toutefois de nos travaux un constat général : aujourd'hui, la coordination des services fonctionne bien, même s'il ne faut pas minimiser la complexité des missions qui leur sont assignées. Pour ce qui concerne la Guyane, la difficulté tient notamment au fait que notre frontière avec le Brésil s'étend sur trois mille quatre cents kilomètres.

S'agissant de la lutte contre la piraterie, elle n'entraîne pas directement dans le champ de nos travaux. Elle a d'ailleurs fait l'objet d'un excellent rapport d'information de notre collègue Christian Ménard, publié en 2009 à l'initiative de notre Commission. La principale opération de lutte contre la piraterie à laquelle

nos forces participent actuellement, l'opération *Atalante*, est d'ailleurs menée dans un cadre européen.

Quant aux services actuels, ils ont au moins le mérite d'exister ! Leur savoir-faire est réel, et l'action de l'État en mer fait partie de leur cœur de métier. Tel est notamment le cas de la direction générale des douanes, dont l'implication est remarquable : les agents ont vécu comme une chance l'assignation de ces nouvelles missions, qui a participé de l'évolution de leur métier à la suite de l'effacement des frontières intra-européennes.

La valeur ajoutée de la fonction « garde-côtes » tient à la conjugaison de différents savoir-faire, ce qui ne serait pas possible si l'on avait pris le parti de créer un corps de garde-côtes spécifique, comme aux États-Unis. Notez d'ailleurs que les garde-côtes américains ont été mis en place par le secrétariat du Trésor, et que leur champ de compétences est plus restreint.

Le bilan deux ans après la réforme fait ressortir notamment la nécessité d'adapter les moyens alloués aux objectifs de notre politique maritime, et d'avancer dans la mise en œuvre d'actions à l'échelle européenne.

M. Francis Hillmeyer. La coordination des différents services impliqués dans l'action de l'État en mer ne se heurte-t-elle pas à des difficultés d'ordre juridique ? Les militaires n'ont pas les mêmes droits que la police ou que les douanes.

M. Marylise Lebranchu. Le cas de la Nouvelle-Calédonie mérite un examen particulier : hormis la Nouvelle-Zélande et l'Australie, les États voisins disposent de peu de moyens d'intervention civils, et les questions de sauvegarde en mer n'ont pas fait l'objet de beaucoup d'accords internationaux dans cette région pourtant extrêmement fragile. Les moyens de nos services des douanes y sont eux aussi limités. En conséquence, nos marins sont de plus en plus sollicités pour répondre à des besoins d'interventions à caractère civil, notamment en matière d'identification des risques, ce qui fait perdre du sens à leur engagement militaire et crée chez eux une certaine inquiétude. Les rapporteurs pourraient appeler l'attention du secrétaire général de la mer sur ces difficultés, en lui suggérant par exemple de se rendre sur place et de mettre en œuvre toute action utile pour redonner du sens à l'engagement de ces personnels.

M. Philippe Vitel, rapporteur. S'il est exact que les différentes catégories d'agents impliqués dans l'action de l'État en mer n'ont pas tous les mêmes compétences juridiques, il suffit généralement qu'un officier de police judiciaire soit embarqué à bord d'un bâtiment pour que toute difficulté soit levée. Par exemple, dans le cadre d'opérations visant à lutter contre le trafic de drogue, les équipes embarquées rassemblent des douaniers et des officiers de police judiciaire. Cela est cohérent avec la logique de mutualisation des moyens qui soutient la réforme ; les autorités maritimes chargées de l'organisation de telles

missions sont d'ailleurs compétentes pour fixer la composition de l'équipage embarqué.

S'agissant de la zone Pacifique, l'accord FRANZ (France – Australie - Nouvelle-Zélande) de 1992 et les différents accords sur les pêches constituent un cadre juridique pour l'organisation de l'action de l'État en mer. Certes, la France dispose de moins de moyens dans la région que l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, mais elle n'en a pas moins un rôle important dans l'organisation régionale.

Il faut cependant reconnaître que si le fait de posséder la deuxième zone économique exclusive du monde, avec onze millions de kilomètres carrés, constitue une chance pour la France, 97 % de cette superficie est située outre-mer. Sa surveillance suppose donc des moyens adaptés. Il n'en va pas seulement de l'efficacité de l'action de l'État en mer, mais aussi de la présence de la France et de son rayonnement dans ces territoires. L'existence de gisements de pétrole au large de la Guyane, comme la présence de métaux rares au large des Îles Éparses de l'océan Indien, exige une surveillance vigilante. Or, la surveillance de l'île d'Europa, dans le canal du Mozambique – l'une des zones les plus dangereuses du monde –, est aujourd'hui assurée par un seul gendarme ! Il y a un consensus sur la nécessité d'adapter les moyens consacrés à la surveillance de notre domaine maritime aux enjeux qui s'y attachent, même si ce n'est pas facile dans le contexte budgétaire contraint que nous connaissons.

M. Étienne Mourrut. Vous avez évoqué l'idée de consacrer à l'action de l'État en mer un programme budgétaire unique, alors qu'aujourd'hui, les crédits qui y sont consacrés sont ventilés dans différents programmes. Quel serait l'intérêt d'un tel changement ?

M. Philippe Vitel. Aujourd'hui, un peu plus de 140 millions d'euros sont consacrés à l'action de l'État en mer. La marine assure près de 80 % de ce financement. La mission commune pourrait conduire à la création d'un programme budgétaire unique, mais une telle situation figerait les contributions des uns et des autres, alors qu'elles peuvent varier d'une année à l'autre.

Il nous semble en revanche indispensable que le Gouvernement élabore un document de politique transversale. Cela permettrait au Parlement d'avoir une vision globale de cette politique et d'assurer un suivi efficace. La Commission pourrait par ailleurs étendre le périmètre de notre mission d'évaluation et de contrôle sur les crédits de la mission « Défense » pour vérifier la bonne allocation et le bon emploi des crédits alloués à cette action.

M. le président Guy Teissier. Comment fonctionnent la mutualisation et la coordination des moyens ? Le Préfet maritime agit-il par réquisition ?

M. Philippe Vitel. Le rôle du préfet maritime a été réformé en 2004. Il est à la tête d'une zone militaire et y exerce également une autorité administrative « classique » sur les services de l'État. Lorsqu'une opération doit être conduite,

c'est lui qui coordonne les moyens et décide de l'engagement de telle ou telle administration.

M. le président Guy Teissier. Recourt-on à des moyens séparés ou communs ?

M. Philippe Vitel. Les moyens utilisés sont toujours séparés mais leur action est coordonnée par le préfet maritime.

M. Dominique Caillaud. L'enjeu porte surtout sur le remplacement de matériels appartenant à une administration mais prématurément usés par l'accomplissement de missions communes.

M. Philippe Vitel. C'est pourquoi il est indispensable que le secrétariat général de la mer mène à son terme l'élaboration d'un schéma directeur qui définisse un format global pour l'ensemble de la fonction « garde-côtes. »

*
* *
*

La Commission autorise, en application de l'article 145 du Règlement, le dépôt du rapport de la mission d'information en vue de sa publication.

ANNEXES

ANNEXE 1 : AUDITIONS ET DÉPLACEMENTS DES RAPPORTEURS

(par ordre chronologique)

• **29 avril 2010**

- M. Jean-François Tallec, secrétaire général de la mer ;
- amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la marine ;

• **20 mai 2010**

— vice-amiral d'escadre (2S) Yves Lagagne, président de la Société nationale des secours en mer (SNSM) ;

• **27 mai 2010**

— amiral Edouard Guillaud, chef d'état-major des armées ;

• **1^{er} juillet 2010, déplacement à la préfecture maritime de Brest**

— vice-amiral d'escadre Anne-François de Saint Salvy, préfet maritime et commandant de la zone maritime Atlantique (CECLANT) ;

— table ronde avec des acteurs de l'action de l'État en mer ;

— visite du centre opérationnel de la marine (COM) ;

— visite du centre d'expertise pratique de lutte antipollution (CEPPOL) ;

— visite du centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) ;

• **24 mars 2011, déplacement à la préfecture maritime de Toulon**

— vice-amiral d'escadre Yann Tainguy, préfet maritime et commandant de la zone maritime Méditerranée (CECMED) ;

— table ronde avec des acteurs de l'action de l'État en mer ;

— visite du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en Méditerranée (CROSSMED) ;

• **16 au 21 avril 2011, déplacement à la Réunion et à Mayotte**

À la Réunion,

— général Jean-Marc Nebout, commandant supérieur des forces armées dans la zone sud de l’océan Indien (FAZSOI) ;

— visite du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de la Réunion (CROSS) ;

— M. Michel Lalande, préfet de la Réunion ;

— M. Eric Levert, directeur de la mer du Sud et de l’océan Indien ;

— colonel Philippe Le Mouël, commandant de la gendarmerie de la Réunion ;

— rencontre avec la brigade de gendarmerie maritime et la brigade nautique de la gendarmerie nationale ;

— M. Patrick Venant, secrétaire général de la préfecture des Terres australes et antarctiques françaises ;

— capitaine de frégate Stéphane Faury, commandant du patrouilleur l’*Albatros* ;

À Mayotte,

— visite du PC de l’action de l’État en mer, commandé par le capitaine de frégate Thierry Avice ;

— M. Philippe Faisandier, procureur de Mayotte ;

— M. Hubert Derache, préfet de Mayotte ;

— lieutenant-colonel Thomas Bourgerie, commandant de la gendarmerie de Mayotte et visite de la brigade nautique ;

— visite de la police de l’air et des frontières, commandée par la commissaire Valérie Maurielle, et du centre de rétention administrative ;

• **28 septembre 2011, visite du centre opérationnel de la fonction « garde-côtes »**

— contre-amiral Frédéric Jubelin, sous-chef d’état-major ;

— contre-amiral Patrick Chevallereau, secrétaire général adjoint de la mer ;

— M. Jérôme Navarro, directeur du centre opérationnel ;

• **24 janvier 2012, déplacement à Bruxelles**

— Mme Monique Pariat, directrice de la Méditerranée et de la mer Noire, direction générale des affaires maritimes de la Commission européenne ;

— M. Peter Bosch, membre du cabinet de Mme Cecilia Malmström, commissaire en charge des affaires intérieures ;

• **1^{er} février 2012**

— amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la marine ;

— M. Pierre Balmer, président-directeur général des Constructions mécaniques de Normandie (CMN), M. Foulques de Broöns, consultant pour les Constructions mécaniques de Normandie, accompagnés de M. Philippe Roger, ancien directeur des relations internationales à la direction générale de l'armement ;

— M. Jérôme Bignon, député, président de l'Agence des aires marines protégées ;

— contre-amiral Patrick Chevallereau, secrétaire général adjoint de la mer ;

— Mme Anne Cornet, sous directrice de la programmation, du budget et des moyens à la direction générale des douanes et droits indirects, M. Eric Meunier, chef du bureau de la coordination aéromaritime et des moyens d'intervention, accompagnés de Mme Laurence Jaclard.

ANNEXE 2 : DÉCRET DU 22 JUILLET 2010 RELATIF À LA FONCTION GARDE-CÔTES

23 juillet 2010 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Texte 7 sur 164

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

PREMIER MINISTRE

Décret n° 2010-834 du 22 juillet 2010 relatif à la fonction garde-côtes

NOR : PRMX1019183D

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre,

Vu le décret no 88-531 du 2 mai 1988 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ;

Vu le décret no 95-1232 du 22 novembre 1995 modifié relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer ;

Vu le décret no 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;

Vu le décret no 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer ;

Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1er. – Il est ajouté à l'article 1er du décret du 22 novembre 1995 susvisé un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Le comité interministériel de la mer définit les différentes actions menées dans le cadre de la fonction garde-côtes, il fixe les priorités, coordonne l'action des différents services qui participent à l'exercice de cette fonction et prend toute mesure susceptible d'accroître l'efficacité de leur action commune, aussi bien du point de vue des moyens humains que des matériels. »

Art. 2. – Le IV de l'article 4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Sous l'autorité directe du Premier ministre, en liaison avec les ministres compétents, il anime et coordonne les travaux d'élaboration des politiques conduites au titre de la fonction garde-côtes ; il établit un schéma directeur des moyens, révisé annuellement, permettant d'atteindre les objectifs fixés au deuxième alinéa de l'article 1er. »

Art. 3. – Après l'article 6 du même décret, est inséré un article 6-1 ainsi rédigé :

« Art. 6-1. – I. – Le secrétaire général de la mer réunit sous sa présidence un comité directeur de la fonction garde-côtes comprenant :

« – le chef d'état-major de la marine ;

« – le directeur général des douanes et des droits indirects ;

« – le directeur général de la gendarmerie nationale ;

« – le directeur général de la police nationale ;

« – le directeur des affaires maritimes ;

« – le directeur de la sécurité civile.

« II. – Peuvent être entendus par le comité des représentants d'autres services de l'Etat ainsi que les représentants d'établissements publics ou d'organismes investis d'une mission d'intérêt général.

« Peuvent notamment être entendus à ce titre :

« – le directeur de l'immigration ;

« – le président de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer ;

« – le directeur général du service hydrographique et océanographique de la marine ;

« – le président de l'Agence des aires marines protégées ;

« – les présidents d'organismes agréés pour les opérations de secours et de sauvetage par le ministre chargé de la mer en application de l'article 13 du décret du 2 mai 1988 susvisé.

« III. – Le comité directeur contribue à la définition des politiques conduites au titre de la fonction gardecôtes, à l'identification des priorités d'action et des mesures d'organisation en découlant. A cet effet :

« 1o Il propose des priorités d'action et soumet au Gouvernement, à partir des priorités fixées, des propositions sur le format global des moyens contribuant à la fonction garde-côtes ;

« 2o Il oriente et favorise les échanges de savoir-faire et les mutualisations des moyens humains ;

« 3o Il est consulté à différents stades de l'élaboration du schéma directeur des moyens de l'action de l'Etat en mer. Il veille à la cohérence des acquisitions d'équipements des différentes administrations avec le schéma directeur ;

« 4o Il participe à la définition des orientations de la politique de coopération internationale entrant dans le champ de ses compétences.

« Le comité directeur de la fonction garde-côtes établit, chaque année, à l'attention du comité interministériel à la mer un bilan de son action.

« IV. – Le comité directeur se réunit au moins deux fois par an, sur convocation de son président ou sur demande de l'un de ses membres permanents. Le secrétariat du comité directeur est assuré par le secrétariat général de la mer. »

Art. 4. – Après l'article 8 du même décret, est inséré un article 8-1 ainsi rédigé :

« Art. 8-1. – Les dispositions du deuxième alinéa de l'article 1er, du IV de l'article 4 et de l'article 6-1 du présent décret peuvent être modifiées par décret. »

Art. 5. – Le Premier ministre, le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, le ministre de la défense, le ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'Etat et la ministre auprès du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, chargée de l'outre-mer, sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 22 juillet 2010.

NICOLAS SARKOZY

Par le Président de la République:

Le Premier ministre,

FRANÇOIS FILLON

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

JEAN-LOUIS BORLOO

Le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

BRICE HORTEFEUX

Le ministre de la défense,

HERVÉ MORIN

Le ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'Etat,

FRANÇOIS BAROIN

La ministre auprès du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, chargée de l'outre-mer,

MARIE-LUCE PENCHARD

ANNEXE 3 : ARRÊTÉ DU 22 MARS 2007 ÉTABLISSANT LA LISTE DES MISSIONS EN MER INCOMBANT À L'ÉTAT

24 mars 2007 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Texte 3 sur 152

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

PREMIER MINISTRE

Arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'Etat dans les

zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l'Atlantique, de la Méditerranée, des Antilles,

de Guyane, du sud de l'océan Indien et dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises

NOR : PRMX0710162A

Le Premier ministre,

Vu le décret n°2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer, notamment son article 2 ;

Vu le décret n°2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer, notamment son article 2,

Arrête :

Art. 1^{er}. – La liste des missions incombant en mer à l'Etat dans les zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l'Atlantique, de la Méditerranée, des Antilles, de Guyane, du sud de l'océan Indien et dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises est établie dans le tableau annexé au présent arrêté (1).

Les missions incombant en mer à l'Etat sont animées et coordonnées dans les zones maritimes de métropole par les préfets maritimes et, dans les zones maritimes des Antilles, de Guyane, du sud de l'océan Indien, dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises et dans les eaux sous souveraineté et sous juridiction françaises bordant l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, par les délégués du Gouvernement, représentants de l'Etat en mer, le cas échéant conjointement avec d'autres autorités.

Art. 2. – L'arrêté du 19 avril 1972 modifié relatif à la liste des missions en mer incombant à l'Etat et à la désignation de l'administration chargée de la coordination nécessaire pour l'exécution de chacune de ces missions et l'arrêté du 30 avril 1974 relatif à la liste des missions en mer incombant à l'Etat dans les départements d'outre-mer et désignation de l'administration chargée de la coordination nécessaire pour l'exécution de chacune de ces missions sont abrogés.

Art. 3. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 22 mars 2007.

DOMINIQUE DE VILLEPIN

(1) Les missions sont présentées par catégorie générique, en fonction de leur finalité.

Pour chacune d'elles, le tableau indique :

- les ministères principalement responsables de l'élaboration des réglementations déterminant l'organisation ou l'exécution des missions ;
- les autorités déconcentrées investies du pouvoir de réglementation, d'animation et de coordination des missions ;
- les services déconcentrés responsables de l'application des réglementations ou concourant à la mise en oeuvre des moyens en mer ;
- les centres opérationnels chargés de la conduite des opérations ou y concourant.

Pour l'application du présent arrêté à Mayotte, au lieu de : « DDAM », il convient de lire : « SAM » (services des affaires maritimes) ; au lieu de : « DDE », lire : « direction de l'équipement » ; au lieu de : « DIREN », lire : « direction du développement durable » ; au lieu de : « DDSV », lire : « direction des services vétérinaires ». Par ailleurs, la DRIRE compétente est celle de la Réunion.

Pour l'application du présent arrêté à Saint-Pierre-et-Miquelon, au lieu de « DDAM », il convient de lire : « SAM » (services des affaires maritimes) ; au lieu de : « DDE », lire : « direction de l'équipement » ; au lieu de : « DIREN », lire :

« bureau de l'environnement et du cadre de vie ». Par ailleurs, la DRIRE compétente est celle de l'Ile-de-France.

ANNEXE - Liste des missions en mer incombant à l'Etat

Domaines d'intervention et missions concernés.	Elaboration des réglementations ou organisation des missions.		Application des réglementations et des mesures d'organisation des missions.			
	Ministères.	Autorités déconcentrées.	Services déconcentrés des administrations.		Centres opérationnels chargés de la conduite de la coordination de l'action ou y concourant.	Observations.
			Responsables de l'application des réglementations.	Concourant à la mise en œuvre des moyens en mer.		
Souveraineté et protection des intérêts nationaux.						
Surveillance générale des approches maritimes. (* : observations)	Défense. Transports. Budget.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	Marine Nationale. Douane. Gendarmerie Nationale. Affaires Maritimes.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	(**) COM. CROSS. COD. COG. COIA.	(*) Hors le cadre de la Défense Maritime du Territoire. (**) <u>Centre opérationnel de la marine, centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage, centre opérationnel des douanes, centre opérationnel de la gendarmerie, centres des opérations interarmées (outrre-mer).</u>
Protection du trafic maritime et des installations en mer (*)	Défense.	Marine Nationale : Commandant zone maritime. Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.		Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	COM. COIA.	(*) Hors contrôle naval.
Police du passage inoffensif dans les eaux territoriales.	Défense. Budget. Transports.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	Marine Nationale. Douane. Gendarmerie Nationale. Affaires Maritimes	Tous services Disposant de moyens d'intervention en mer.	COM. COIA. CROSS. COD. COG.	
Police du pavillon en haute mer.	Défense. Budget.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	Marine Nationale. Douane. Gendarmerie Nationale. Affaires maritimes.	Tous services disposant de moyens d'intervention. en mer.	COM. COIA.	Application de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.
Contrôle du pavillon et des marques extérieures en mer des navires battant pavillon français et du pavoisement.	Transports. Budget. Défense.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	Marine Nationale. Douane. Gendarmerie Nationale. Affaires maritimes.			

Domaines d'intervention et missions concernés.	Elaboration des réglementations ou organisation des missions.		Application des réglementations et des mesures d'organisation des missions.			
	Ministères.	Autorités déconcentrées.	Services déconcentrés des administrations.		Centres opérationnels chargés de la conduite de la coordination de l'action ou y concourant.	Observations.
			Responsables de l'application des réglementations.	Concourant à la mise en œuvre des moyens en mer.		
Police des stations Radioélectriques en mer.	Industrie. (*) (**) Transports.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	Marine Nationale. Douane. Gendarmerie Nationale. Affaires maritimes.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	COM. COIA.	(*) Police du spectre des fréquences. (**) <u>Agence nationale des fréquences radioélectriques : gestion et contrôle des fréquences.</u>
Sauvegarde des personnes et des biens en mer.						
Sauvetage en mer.	Transports. Intérieur.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	<u>DRAM. (*)</u>	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer et Société Nationale de Sauvetage en mer (SNSM).	CROSS.	(*) <u>Direction Régionale des Affaires Maritimes.</u>
Assistance médicale en mer. (*)	Transports. Santé.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.		Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	CROSS. <u>CCMM Toulouse.</u> (**)	(*) Consultation médicale et évacuation sanitaire. (**) <u>Centre de consultation médicale maritime.</u>
Protection des épaves Maritimes.	Transports.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	<u>DDAM. (*)</u>	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	CROSS.	(*) <u>Direction départementale des Affaires Maritimes.</u>
Sécurité maritime.						
Intervention en mer sur les navires en difficulté ou dangereux. (*)	Transports. Défense.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	<u>DRAM.</u> <u>CSN. (**)</u> Marine Nationale.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	CROSS. COM. COIA.	(*) Police générale en mer. (**) <u>Centre de Sécurité des Navires.</u>

Domaines d'intervention et missions concernés.	Elaboration des réglementations ou organisation des missions.		Application des réglementations et des mesures d'organisation des missions.			
	Ministères.	Autorités déconcentrées.	Services déconcentrés des administrations.		Centres opérationnels chargés de la conduite de la coordination de l'action ou y concourant.	Observations.
			Responsables de l'application des réglementations.	Concourant à la mise en œuvre des moyens en mer.		
Information nautique et météorologique en mer.	Transports. Défense.	Préfet maritime. (*) Délégué du Gouvernement. (*) DRAM.	METEO France. Affaires maritimes. Marine Nationale : <u>SHOM. (**)</u> <u>DDE (***)</u> (Services maritimes).	Tous services disposant de moyens d'information en mer. Sémaphores.	CROSS.	(*) : Coordonnateurs délégués zone NAVAREA (zones d'information aux navires). (**) Service hydrographique et océanographique de la Marine. (***) Direction départementale de l'équipement.
Surveillance et police de la navigation maritime.	Transports.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	DRAM.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer. Sémaphores. (*)	CROSS.	(*) Sémaphores, surveillance seulement.
Signalisation maritime.	Transports.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement. Préfet de département.	DDE. DDAM. (*) Marine Nationale. Douane. Gendarmerie Nationale. (police balisage)	DDE (Services maritimes).	CROSS.	(*) Le directeur départemental des affaires maritimes exerce la présidence des commissions nautiques locales par délégation des autorités préfectorales.
Police de la sécurité des navires.	Transports.	DRAM. Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	DRAM. CSN.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	CROSS.	Contrôle du respect des règles de sécurité à bord des navires, en mer.
Inspection de la sécurité des navires en mer	Transports.	DRAM. Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	CSN. ANFR.	Tous services disposant de moyens de concours à l'inspection en mer.		Contrôle par l'État du port ou contrôle au titre de l'État du pavillon (pêche, commerce plaisance).
Déminage en mer.	Intérieur. (*) Défense.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	Marine Nationale.	Commandant zone maritime.	COM. COIA.	(*) jusqu'à la laisse de pleine mer.

Domaines d'intervention et missions concernés.	Elaboration des réglementations ou organisation des missions.		Application des réglementations et des mesures d'organisation des missions.			
	Ministères.	Autorités déconcentrées.	Services déconcentrés des administrations.		Centres opérationnels chargés de la conduite de la coordination de l'action ou y concourant.	Observations.
			Responsables de l'application des réglementations.	Concourant à la mise en œuvre des moyens en mer.		
Protection de l'environnement						
Lutte contre la pollution accidentelle en mer.	Défense. Transports.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement. Préfet de zone.	Commandant de zone maritime. DDAM.	Tous services Disposant de moyens d'intervention en mer.	COM. COIA. CROSS.	Mise en œuvre de la réglementation POLMAR (pollution maritime).
Lutte contre la pollution par les rejets des navires en mer.	Transports. Environnement. Justice.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement. DRAM.	DDAM. CSN.	Douane. Marine Nationale et tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	CROSS. COM. (*) COIA. COD.	Application du Code de l'environnement. (*) COM, COIA pour le déroulement.
Lutte contre la pollution due aux opérations d'exploration ou d'exploitation du fond ou du sous-sol de la mer.	Industrie. Environnement. Justice.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement. Préfet de département.	<u>DRIRE. (*)</u> <u>DIREN. (**)</u>	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	CROSS.	Application du Code de l'environnement. <u>(*) Direction régionale de la recherche, de l'industrie et de l'environnement.</u> <u>(**) Direction régionale de l'environnement.</u>
Lutte contre la pollution par les opérations d'immersion et d'incinération.	Environnement. Transports. Justice.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement. Préfet de département.	DDE (Services maritimes). <u>COEL. (*)</u> DDAM.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	CROSS.	Application du Code de l'environnement. <u>(*) Cellule qualité des eaux littorales</u>
Gestion des espaces protégés						
Protection des aires marines.	Environnement.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement. Préfet de département.	DIREN.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.		
Protection de la ZMPV. (*)	Transports.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	DRAM.	Tous services Disposant de moyens d'intervention en mer.	CROSS.	<u>(*) Zone maritime particulièrement vulnérable.</u>

Domaines d'intervention et missions concernés.	Elaboration des réglementations ou organisation des missions.		Application des réglementations et des mesures d'organisation des missions.			
	Ministères.	Autorités Déconcentrées.	Services déconcentrés des administrations.		Centres opérationnels chargés de la conduite de la coordination de l'action ou y concourant.	Observations.
			Responsables de l'application des réglementations.	Concourant à la mise en œuvre des moyens en mer.		
Protection des espèces marines.	Environnement.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	DIREN. DRAM.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.		
Sûreté maritime.						
Lutte anti terrorisme en mer.	Premier ministre. (SGDN, SGMer.) (*) Défense. Transports. Intérieur.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.		Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	COM. COIA.	VIGIPIRATE. PIRATE- MER. (*) Secrétariat général de la défense nationale, Secrétariat général de la mer.
Sûreté des navires en mer.	Transports.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	DRAM. CSN.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	CROSS.	Application du code ISPS (International Ship and Port facility Security).
Maintien de l'ordre public en mer.		Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	Marine Nationale. Gendarmerie Nationale.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer. (*)	COM. COIA. CROSS. COG.	(*) : Coercition ou surveillance selon habilitation juridique.
Contrôle sanitaire et conditions de travail en mer.						
Contrôle sanitaire en mer des personnes et des cargaisons.	Santé. Transports. Agriculture. Pêche.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement. DRAM. DRASS. (*) DDSV. (**) Préfet de département.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	CROSS.	(*) Direction régionale des affaires sanitaires et sociales. (**) Direction départementale des services vétérinaires.
Police sanitaire des zones de production conchyliques.	Agriculture.	Préfet de département. Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	DDAM. DDSV.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.		Application du Code rural.
Inspection du travail maritime en mer.	Emploi. Transports.	DRAM. DDAM. Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	Inspection du travail maritime.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.		

Domaines d'intervention et missions concernés.	Elaboration des réglementations ou organisation des missions.		Application des réglementations et des mesures d'organisation des missions.			
	Ministères.	Autorités déconcentrées.	Services déconcentrés des administrations.		Centres opérationnels chargés de la conduite de la coordination de l'action ou y concourant.	Observations.
			Responsables de l'application des réglementations.	Concourant à la mise en œuvre des moyens en mer.		
Lutte contre le travail illégal en mer.	Emploi. Transports. Budget. (Impôts).	DDAM Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	<u>COLTL</u> (*)	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.		(*) : <u>Comité opérationnel de lutte contre le travail illégal.</u>
Gestion du patrimoine marin et des ressources publiques marines.						
Gestion du domaine public maritime.	Équipement.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement. Préfet de département.	DDE. <u>DIREN</u> (*). DDAM.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	CROSS.	(*) <u>Direction régionale de l'environnement.</u>
Gestion des autres espaces sous juridiction. (*)	Industrie. Environnement. Pêche.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	DRIRE. DIREN.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.		(*) ZEE et plateau continental.
Gestion des ressources vivantes de la mer.	Agriculture. Pêche.	Préfet de Région. Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	DRAM.		CROSS.	
Police des pêches maritimes.	Pêche.	Préfet de Région. Préfet maritime. Délégué du Gouvernement. Administrateur supérieur des Terres australes et antarctiques françaises.	DRAM.	Affaires maritimes. Douane. Gendarmerie Nationale. Marine Nationale.	CROSS.	
Police de la chasse en mer.	Environnement.	DIREN. DDAM. Préfet de département. Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	<u>ONCES</u> (*)	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	CROSS.	(*) <u>Office national de la chasse et de la faune sauvage.</u>

Domaines d'intervention et missions concernés.	Elaboration des réglementations ou organisation des missions.		Application des réglementations et des mesures d'organisation des missions.			
	Ministères.	Autorités déconcentrées.	Services déconcentrés des administrations.		Centres opérationnels chargés de la conduite de la coordination de l'action ou y concourant.	Observations.
			Responsables de l'application des réglementations.	Concourant à la mise en œuvre des moyens en mer.		
Gestion des exploitations de cultures marines.	Pêche.	Préfet de département. Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	DDAM.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.		
Gestion des ressources marines énergétiques et minérales. (*)	Industrie. Environnement.	DRIRE. Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	DRIRE. DIREN.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.		(*) Police des mines, concerne l'ensemble des zones sous juridiction. Code de l'environnement (installations off-shore, éoliennes, extraction de granulats, etc.).
Contrôle et surveillance des travaux dans les fonds marins. (*)	Equipement. Industrie. Environnement.	Préfet maritime. Préfet maritime. Préfet de région.	DDE. DRIRE. DIREN.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.		(*) câbles sous-marins, gazoducs, etc.
Protection des biens culturels maritimes.	Culture.	<u>DRASSM. (*)</u> Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	DRASSM.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.		<u>(*) Direction des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines</u>
Missions scientifiques en mer.	Recherche. Affaires étrangères. Défense. (*)	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.		Tous services disposant de moyens d'intervention en mer		(*) : pour autorisation d'une mission étrangère dans les eaux sous juridiction française.
Police douanière fiscale et économique en mer.						
	Budget.	Directeur des douanes et droits indirects. Préfet maritime. Délégué du Gouvernement. Conseil général de la collectivité territoriale de Saint Pierre et Miquelon. Conseil général de Mayotte.	Direction des douanes et droits indirects.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	COD. COM. COIA COG. CROSS. (**)	Recherche, constatation et répression des infractions douanières et fiscales. (**): Pour concours seulement.

Domaines d'intervention et missions concernés.	Elaboration des réglementations ou organisation des missions.		Application des réglementations et des mesures d'organisation des missions.			
	Ministères.	Autorités déconcentrées.	Services déconcentrés des administrations.		Centres opérationnels chargés de la conduite de la coordination de l'action ou y concourant.	Observations.
			Responsables de l'application des réglementations.	Concourant à la mise en œuvre des moyens en mer.		
Lutte contre les activités maritimes illicites.						
Lutte contre la contrebande maritime des marchandises prohibées ou fortement taxées.	Budget.	Directeur des douanes et des droits indirects. Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	Direction des douanes et des droits indirects.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	COD. COM. COIA. COG. CROSS (*).	(*) CROSS pour concours seulement.
Lutte contre le trafic des produits stupéfiants en mer.	Intérieur. Budget. Défense. Affaires étrangères. Justice.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement. Directeur des douanes. <u>DNRED. (*)</u>	Douane. Police nationale (**). Gendarmerie Nationale.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	COD. COM. COIA. COG. CROSS. (***)	(*) <u>Direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières.</u> (**) Dont l'OCRTIS (Office central de répression du trafic illicite des stupéfiants). (***) CROSS pour concours seulement.
Lutte contre les trafics en mer d'armes, de munitions, d'explosifs, d'armes de destruction massive et de leurs vecteurs, de biens à double usage.	Affaires Étrangères. Budget. Intérieur. Justice. SGDN.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement. Directeur des douanes. DNRED.	Douane. Police Nationale. Gendarmerie Nationale. Marine Nationale.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	COD. COM. COIA. COG. CROSS. (*)	Convention internationale <u>SUA</u> de Rome en date du 10 mars 1988 pour la répression des actes illicites contre la sécurité des navires et convention <u>PSI</u> ou Initiative de Sécurité contre la Prolifération. (*) CROSS pour concours seulement.
Lutte contre l'immigration illégale par la voie maritime.	Intérieur. (*) Outre-mer.	Préfet maritime. Délégué du Gouvernement.	Police Nationale. Gendarmerie Nationale.	Tous services disposant de moyens d'intervention en mer.	COM. COIA. COG. CROSS. (**)	(*) DCPAF (Direction centrale de la police aux frontières) : Coordination et renseignement. (**) CROSS pour concours seulement.