

Marine d'État et sécurité du littoral

Amiral Guy Labouérie

de l'Académie de Marine

À l'occasion d'une réflexion plus générale sur les « effets de l'Erika », voici quelques réflexions que nous avons l'habitude de tenir à l'Institut stratégique de Locarn, en dehors de toute vue partisane d'où qu'elle vienne. La mer n'est évidemment pas absente des préoccupations en Bretagne, non seulement pour raison d'Erika, mais par nécessité globale, économique, commerciale, touristique, industrielle, scientifique, etc.

À l'époque où le Président de la République tenait à visiter chaque année les écoles supérieures de guerre, la Marine avait présenté une opération de défense maritime du territoire à l'issue de laquelle le « Général », c'était en 1967, après y avoir marqué quelque intérêt, s'était approché du chef d'état-major de la Marine et lui avait dit *mezzo voce* de façon à être entendu de tous : « *Si je comprends bien, Patou, vos marins, ce sont des douaniers !* »

Je n'ai jamais oublié cette phrase dont personne n'a tiré les leçons pas plus d'ailleurs que celles concernant la mer prononcées par le Président à Brest quelques semaines avant sa démission. « *L'activité des hommes se tournera de plus en plus vers la recherche de l'exploitation de la mer. Et, naturellement, les ambitions des États chercheront à dominer la mer pour en contrôler les ressources.* »

Défendre nos intérêts sur mer

La mer reste un espace international couvert par un droit spécifique. Il y a toujours un double aspect à traiter lorsqu'il s'agit d'activités maritimes :

- 1 - *Que faire au niveau international et européen pour assurer la défense de nos intérêts maritimes où qu'ils se situent dans le monde, cela étant particulièrement important pour la France et la Grande-Bretagne ?*
- 2 - *Comment s'organiser au plan national pour être le plus efficace ?*

Pour cela il convient de passer outre à cette vieille tentation de notre pays de ne voir les questions maritimes que sous l'angle des frontières terrestres alors qu'il s'agit de millions de kilomètres carrés, et plus encore dans le cas de l'Europe. Il ne faudrait pas que l'Erika soit l'arbre qui cache la forêt de tous les aspects de la sauvegarde générale en mer de nos intérêts.

En effet, si le transport pétrolier est le plus immédiatement dramatique, il existe bien d'autres dangers réels et potentiels sur mer, y compris près de chez nous, et certains pourraient être effroyables dans leurs conséquences : transports chimiques, transports gaziers, contrebandes de toutes sortes, drogues, immigrations illégales, traite des femmes et des

enfants, sans compter le terrorisme et la piraterie voire la baraterie, etc. De plus, une des grandes difficultés de demain est la constante dégradation de la valeur et de l'entraînement des équipages recrutés dans des pays tiers sans tradition maritime. Aussi est-ce l'ensemble qu'il faut prendre en compte et ne pas se contenter comme après *l'Amoco Cadiz* de mesures importantes, indispensables, mais incomplètes car limitées pratiquement au littoral. Le but n'est pas d'avoir la meilleure organisation sur la côte comme le pensent trop de bureaux parisiens, c'est trop tard même si c'est indispensable. Il faut interdire l'accès du littoral à toute pollution de quelque espèce que ce soit, donc être capable d'agir le plus loin possible de façon que la côte reste vierge, ce qui n'interdit pas au nom du principe de précaution d'avoir une organisation performante à terre. C'est d'abord un problème de marins. **Il faut avoir la capacité de savoir et d'agir au plus loin, au large avec une organisation et des moyens adaptés.**

L'action permanente en mer

La finalité est double : sauver les vies humaines, garder de toute pollution les côtes, toutes les côtes, soit vingt mille kilomètres pour l'Europe, sans compter les dizaines de milliers hors Europe, et toutes les ZEE.

A - au plan international, deux mesures immédiates, demandées depuis longtemps, permettraient une notable amélioration de la sécurité :

- *obligation pour tout navire*, à l'imitation des aéronefs, d'émettre son identité par balise Argos dès son entrée dans « **des eaux européennes** » à définir et préciser par un accord international sur la sécurité et l'environnement. Compte tenu du prix actuel d'un tel équipement que l'on trouve sur les voiliers, cela ne doit pas poser difficulté. Malheureusement, en Europe, des divergences subsistent pour adopter une telle mesure. La Grèce et la Grande-Bretagne notamment n'y adhèrent pas. Ce serait pourtant d'autant plus efficace qu'une telle obligation toucherait toutes les contrebandes et trafic divers concernant nos pays en les rendant plus difficiles. Il n'existe aucune raison sérieuse pour que ce qui est exigé des aéronefs civils et militaires, chaque fois que nécessaire, ne soit pas pris en compte pour les navires, à moins que certains n'y trouvent leur compte !

- *refus de prendre dans les ports européens* les navires ne répondant pas aux normes STCW de **formation** et de **qualification des équipages** et mise en place d'un contrôle technique des navires à confier à des organismes spécialisés indépendants des armateurs et affrêteurs dont le budget doit être européen pour éviter toute tentation de chantage. Tout un chacun se plie aux conditions des certificats de navigabilité pour les aéronefs édictées par les Américains... il n'y a pas de raison que l'Europe ne le fasse pas pour les navires dont le trafic est essentiel à sa dimension de première puissance commerciale mondiale. Il ne peut y avoir qu'une solution européenne pour ne pas courir le risque de détournements de trafic vers les ports les plus « *compréhensifs* ». Doubler le nombre des contrôleurs français conduira à vider un peu plus nos ports et alourdir le budget administratif.

B - Au plan national qui nous intéresse plus directement :

1- Nous avons *l'infrastructure suffisante et satisfaisante* pour la mise en œuvre des moyens nécessaires avec les centraux opérations des Préfets maritimes, les CROSS, les sémaphores et l'ensemble des liaisons de toute nature nécessaires. De ce point de vue, il n'y a pas grand-chose à changer, car le rôle et les attributions des Préfets maritimes sont, contrairement à des commentaires généralement incompétents, bien adaptés pour l'avenir.

2 - Par contre, *il faut changer et renforcer les moyens existants dans leur nature comme dans leur organisation*. Nous nous trouvons dans une situation difficile pour le moment, car :

- ou bien, on se sert des moyens de la Marine nationale, lourds, chers, à la fois sur et mal-équipés pour de nombreuses opérations, les remorqueurs Abeille n'étant qu'un des éléments de l'affaire, alors même qu'ils sont en diminution avec les « dividendes de la paix », que le trafic maritime ne cesse de croître et que, sans être pessimiste, les appels nationaux, européens ou OTAN pour des interventions extérieures ne cesseront d'augmenter dans les prochaines années.

- ou bien, on utilise les moyens navals et aériens des autres administrations directement intéressées, voire même civils comme certains hélicoptères, moyens généralement légers, ne pouvant tenir la mer dès qu'elle force, ce qui est toujours le cas des affaires difficiles. Avec les 35 heures, cela coûtera de plus en plus cher pour satisfaire *la nécessité de la permanence*, fondement de toute opération en mer.

Pour une force autonome au sein de la Marine nationale

Il est souhaitable d'étudier chez nous **une force de sauvegarde autonome**, partie intégrante de la Marine nationale, dont le budget serait fourni initialement par l'ensemble des administrations hors défense concernées par les affaires de la mer et ultérieurement pour partie par un budget national propre, et pour partie par un budget européen, notre pays occupant une position géographique particulière face à l'ensemble du trafic maritime atlantique, position qui lui fait courir des risques et doit donc comporter des contreparties.

Elle aurait vis-à-vis de la Marine une position analogue à celle des marins pompiers de Marseille ou des sapeurs pompiers de Paris, unités militaires entièrement payées, équipées et mises en œuvre par les municipalités correspondantes pour leur plus grande satisfaction sans que les effectifs et les budgets de l'Armée de Terre ou de la Marine n'aient à les supporter.

Elle regrouperait sous un statut militarisé, à proposer et discuter avec eux, l'ensemble des personnels agissant aujourd'hui dans les diverses activités maritimes : douaniers, gendarmes, affaires maritimes, etc. avec leurs écoles de formation et d'entraînement et leur réglementation.

Elle serait équipée avec des moyens répondant à l'ensemble de ses missions, tels que drones de surveillance, hélicoptères, avions, navires de surface, etc. ce qui permettrait de développer des constructions originales que l'on pourrait proposer ensuite à l'Europe.

Elle disposerait d'un état-major en propre sous l'autorité du chef d'état-major de la

Marine et serait mise en œuvre de façon autonome avec ses propres locaux et ses transmissions en liaison avec les centraux opérations des Préfets maritimes.

Compte tenu de sa situation géographique, le port de **Lorient** pourrait être la meilleure base organique de cette force, car il dispose d'un ensemble de bâtiments et de terrains de moins en moins utilisés par la Marine nationale.

Même si j'entends déjà les hululements de tous les corporatismes, je suis convaincu depuis longtemps, et ne suis pas le seul, qu'il nous faut aller dans ce sens. Cela ne pourra que conforter cette approche de la mer de plus en plus indispensable dont l'Europe commence à prendre conscience si l'on en juge par ces quelques lignes du petit livre « Euroland-Civiland »¹ :

« *Quand l'Europe se sera approprié le territoire maritime, comme complément et contrepoids à sa partie centrale, on pourra ainsi sortir des logiques de centre et de périphéries pour entrer dans des logiques de puissance et de richesse multicentrées.*

...Tous ces éléments conduisent à une option stratégique : à la dynamique tendancielle du territoire européen - une grande région centrale, des périphéries - substituer le développement des deux grands ensembles aujourd'hui jouables du fait de leur poids démographique équivalent : l'ensemble terrien central et l'ensemble maritime. »

Avons-nous l'intention de prendre toute notre place dans cet ensemble maritime ? Si oui, il faut s'organiser pour cela dès maintenant.

Une des conséquences de l'*Erika* c'est la possibilité, ou plutôt la nécessité de donner à la dimension maritime une importance qu'elle n'a jamais eue, en permettant à la Marine de comporter deux grands types de force agissant séparément ou ensemble chaque fois que nécessaire :

- **une force de combat**, la Marine nationale que nous connaissons ;
- **une force de sauvegarde, à créer.**

Si nous faisons la preuve que cela est efficace et si les moyens que nous créons pour réaliser cette dernière se présentent comme les meilleurs, alors nous satisferons nos responsabilités et intéresserons l'Union européenne pour le bien de l'ensemble.

Une question politique de fond

Il ne faut pas se faire d'illusion sur les réticences de bien des organismes et de bien des ministères pour décider ne serait-ce que l'étude d'un tel projet. Je connais toutes les objections et les immobilismes, y compris ceux de la Marine nationale ! Mais la question de la sécurité maritime des personnes et des intérêts français est une question politique essentielle que seule une **volonté politique** forte pourra initier et faire vivre. Ce n'est pas d'abord une question de moyens, écueil perpétuel du refus du changement, c'est une question de fond à trancher au plus haut niveau. La Marine fait bien son travail et les rescapés de l'*Erika* le témoignent face aux morts du tunnel du Mont Blanc, ce que l'on a eu tendance à oublier. Il en est de même de tous les autres services publics en mer, en particulier de nos douaniers qui mènent de

¹ L'Europe au pays des merveilles - ed. l'Aube 1998

véritables opérations de guerre navale contre les trafiquants de drogue ! Mais la sécurité globale de nos atterrages, de nos zones économiques, des vies humaines et des intérêts nationaux et européens seront encore mieux assurés en faisant vivre pour le XXI^e siècle les lettres patentes d'Henri II, créant la Marine française, lettres qui datent de 1542. Il faut que nos marins, civils et militaires, soient mieux entendus et écoutés. Ce serait le meilleur service à rendre à la dimension maritime de notre pays toujours négligée que de faire cette adaptation aux conditions réelles de la planète océane qui est désormais notre lot. À vouloir l'oublier, d'autres le feront à notre place et il serait navrant qu'une fois encore, après tant d'autres, nous manquions un rendez-vous que l'Océan nous donne, même s'il nous l'a donné cruellement.

