

## Marine nationale

# Les missions de service public de la Marine nationale

**Amiral Alain Denis**

**Vice-Président de l'Institut Français de la Mer**

*Cet article se réfère à la brochure « le service public en mer » diffusé par la Marine nationale et à l'exposé du rapporteur pour avis du budget 2001 de la section Marine présenté le 15 novembre 2000 devant la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées du Sénat.*

La Marine nationale consacre une part appréciable de ses activités à des missions de service public. **Elle attache une grande importance à ces tâches répétitives, contraignantes, souvent dangereuses bien qu'elles n'aient pas de caractère spécifiquement militaire.** Les marins éprouvent une légitime fierté en contribuant ainsi, avec d'autres organismes, à la sécurité maritime en général, à la sauvegarde de la vie humaine et à la préservation de l'environnement.

La Marine nationale est donc conduite à investir une partie de ses propres crédits dans l'utilisation pour le service public de navires ou d'aéronefs normalement destinés à des actions purement militaires, ou dans l'acquisition de petits bâtiments, d'avions ou d'hélicoptères essentiellement conçus pour ces missions particulières, ou encore dans l'affrètement de remorqueurs de haute mer et d'unités spécialisées dans la lutte contre les pollutions d'origine maritime. On évalue, en général, le poids de ces missions de service public à 17 % de l'activité totale de la Marine nationale, ce qui représente environ 48 000 heures de mer et 10 000 heures de vol chaque année.

La plupart de ces missions sont peu connues du grand public : c'est en particulier le cas de l'information aux navigateurs, responsabilité du Service hydrographique et océanographique de la Marine, de l'assistance aux populations insulaires, principalement dans les départements et territoires d'outre-mer, de la surveillance exercée sur les onze millions de kilomètres carrés de zone maritime exclusive qui place la France en troisième position dans le monde, derrière les États-Unis et la Grande-Bretagne.

Par contre, l'actualité rappelle périodiquement l'importance de la police des pêches pour contribuer à la protection des ressources halieutiques et au respect de la réglementation communautaire, de la police de la navigation pour assurer le bon ordre en mer, de la

surveillance côtière grâce à la chaîne de sémaphores, mais surtout de l'assistance aux navires en difficulté et de la prévention ou de la lutte contre les pollutions.

### *Les moyens spécifiques d'intervention*

La Marine nationale s'est ainsi doté d'un assez grand nombre de moyens spécialisés : six bâtiments hydrographiques ou océanographiques, cinq patrouilleurs de service public : six hélicoptères Dauphin, suppléant et complétant les hélicoptères Super Frelon pour le sauvetage en mer, quatre avions de type Falcon 50 (d'un coût total de 770 millions de francs) pour réduire la contribution du parc d'Atlantique 2 aux activités non directement militaires. En outre, un quatrième remorqueur d'intervention, affrété par la Marine en partenariat avec le *maritime and coastguard agency* britannique, est venu compléter dans le Pas-de-Calais le dispositif des trois unités déployées à Brest, Cherbourg et Toulon. Enfin, une consultation est en cours pour disposer, en coopération avec nos partenaires de l'Union européenne, d'un navire spécialisé dans la lutte contre les pollutions en mer. Ces deux récentes mesures complémentaires devraient faire passer les crédits de fonctionnement dédiés aux affrètements (article 34.05-14) de 69,5 millions de francs en 2000 à 93 millions en 2002.

Sur les trois façades maritimes de la France (Manche, Atlantique et Méditerranée), on a recensé pour l'année 1999 un total de 7 100 interventions, concernant 13 200 personnes, effectuées par l'ensemble des organismes aptes à agir en mer, majoritairement par la Marine nationale qui dispose des moyens les plus nombreux et les plus élaborés.

Dans les départements et territoires d'outre-mer de l'Atlantique, de l'Indien et du Pacifique, les missions de service public incombent aux frégates de surveillance, aux bâtiments de transport léger, aux patrouilleurs P400, aux unités légères de la Gendarmerie maritime et aux avions de surveillance Gardian.

En métropole, pour le service public en mer, le Préfet maritime est le représentant du Premier ministre et de chacun des ministres. Il est dépositaire de l'autorité de l'État. Il est investi de deux pouvoirs essentiels : un pouvoir administratif de police générale en mer à partir de la laisse de basse mer, à l'exclusion des ports non militaires, et un pouvoir opérationnel de coordination de l'action des services maritimes de l'État (affaires maritimes, Gendarmerie, Marine nationale, sécurité civile, douanes) et de la Société nationale de sauvetage en mer. Dans les départements et territoires d'outre-mer, les dispositions sont quelque peu différentes, la responsabilité de l'action de l'État en mer étant dévolue aux délégués du Gouvernement (préfets ou hauts commissaires) assistés par le commandant de la Marine dans la zone concernée.

Les pouvoirs des préfets maritimes vont sans doute être encore renforcés pour qu'ils puissent imposer aux autorités des ports l'accueil de navires en difficulté et qu'ils soient autorisés dans certaines circonstances, à réquisitionner des moyens privés.

Tant que de nouvelles dispositions ne seront pas mises en place, à l'échelle nationale ou à l'échelle européenne, pour gérer l'action de l'État ou des États en mer, la question du mode actuel de financement des missions de service public dans le domaine maritime demeure posée, sans pour autant soulever d'émotion ni de grand intérêt.

## *Le financement des missions de service public*

Dans l'état actuel des choses, la Marine nationale est très consciente de l'importance des responsabilités qui lui sont ainsi confiées et elle tient à les assumer, malgré la difficulté de la tâche et les critiques éventuelles qui sont volontiers adressées par les censeurs, passifs et acerbes, à ceux qui agissent et portent le poids de l'événement. Quant aux volumes financiers des dépenses de fonctionnement et même d'investissement liés à l'exercice de ces missions de service public, il apparaît relativement modeste aux planificateurs de l'état-major de la Marine nationale au regard des sommes élevées consacrées à la force océanique stratégique, au groupe aéronaval ou au renouvellement de la flotte de surface ou sous-marine.

Et pourtant, alors que le budget global de la section marine s'élève en 2001 à 33 449 MF, le coût total des activités de service public et des investissements associés de l'exercice précédent est évalué par le rapporteur pour avis de la commission des Affaires étrangères et de la Défense du Sénat à 1,3 milliards de francs. C'est à la fois peu et beaucoup : peu parce que cela ne représente que moins de 4 % du budget Marine, beaucoup parce que c'est l'équivalent des sommes allouées chaque année pendant quatorze ans à la construction du porte-avions nucléaire. C'est surtout relativement imprécis parce qu'**il n'existe aucun agrégat comptable spécifique pour en déterminer le montant exact et en suivre la variation d'une année sur l'autre.**

Or si les marins militaires ne s'inquiètent pas outre mesure de cette situation ancienne, le citoyen contribuable électeur est en droit, lui, de s'interroger sur le bien fondé de dispositions qui conduisent en fait à utiliser partiellement l'une des composantes importantes du budget des Armées, non pas pour acquérir des moyens militaires, en l'occurrence navals, mais pour se doter d'éléments adaptés à des tâches de service public, distinctes de la fonction de défense.

C'est bien la Marine, elle-même, « nationale » parce qu'elle est investie de ce pouvoir et de cette responsabilité d'agir en mer à des fins civiles, qui choisit d'acquérir des Falcon 50 pour économiser ses Atlantique 2, des Dauphins pour préserver ses Super Frelon et plus tard ses NH 90, ou de construire des patrouilleurs de service public pour ne pas « faire le rail » avec des navires de combat à deux milliards l'unité.

Le citoyen peut alors être amené à croire, et certains parlementaires avec lui, qu'une petite partie du budget de la Défense est ainsi affectée depuis des années à des activités qui ne sont pas purement militaires. De telles pratiques, si elles devaient se perpétuer ou même se développer, pourraient apparaître contestables à une opinion publique devenue peu à peu plus consciente des impératifs de la Défense et déjà très inquiète des dangers et des risques de l'activité maritime et de ses conséquences pour l'environnement.

Sans exagérer l'importance de cette problématique, il convient pourtant de réfléchir à l'intérêt d'une identification plus précise et plus formelle du coût de ces missions de service public. On pourrait en venir alors à une articulation budgétaire qui permette d'isoler dans les crédits du titre III et du titre V un agrégat comptable qui donne aux citoyens et à leurs représentants la possibilité d'évaluer aisément le poids financier des tâches de service public

en mer et d'apprécier l'évolution au fil des ans de cette fonction essentielle pour la protection et la sauvegarde des personnes et des biens.

