

# Le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes (DCS)

**Éric Banel**

**Administrateur des affaires maritimes**

Héritière de l'inscription maritime, l'administration des affaires maritimes est l'administration de la mer et des marins. Administration de synthèse plutôt atypique, elle exerce en mer nombre de compétences exercées à terre par différentes administrations sectorielles, de l'inspection du travail maritime à l'enseignement maritime, de la gestion du régime de sécurité sociale des marins<sup>1</sup> à la coordination du sauvetage<sup>2</sup> ou à la gestion de la ressource halieutique. Elle est également investie de missions de contrôle et de surveillance.

À cet égard, elle peut être amenée à exercer deux types de contrôle, l'un administratif, que nous n'examinerons pas ici, l'autre à vocation judiciaire et répressif. Les contrôles administratifs sont notamment ceux des centres de sécurité des navires. Dans le cadre défini par la réglementation internationale et communautaire, les inspecteurs techniques affectés dans ces centres vérifient l'état des navires et de leurs équipements au cours de visites annuelles ou spéciales, en vue de la délivrance ou du retrait de leur permis ou titre de navigation.

Les autres contrôles s'inscrivent quant à eux dans l'exercice des missions de police en mer dont sont investies les affaires maritimes. Leur finalité est double : la surveillance des activités maritimes et la répression des infractions à la réglementation maritime.

Afin d'exercer les missions de police en mer et à terre, les affaires maritimes disposent d'une flottille d'environ 70 vedettes et embarcations de 6 à 52 mètres, armées par près de 280 fonctionnaires. Elle constitue le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes (DCS).

Ce dispositif contribue à 36 des 42 missions incombant à l'État en mer<sup>3</sup>, et plus particulièrement à la police de la navigation maritime, à la police des pêches maritimes ou de l'environnement marin. Il participe également aux opérations de sauvetage et d'assistance en mer et contribue à la surveillance des approches maritimes du territoire national.

### *Le format : les trois composantes du dispositif de contrôle et de surveillance*

Les patrouilleurs des affaires maritimes<sup>4</sup> (PAM) :

- évoluent jusqu'à 200 milles nautiques au large sur un régime de sortie de 14 jours : ils couvrent ainsi la zone économique exclusive avec une grande autonomie ;

---

<sup>1</sup> Établissement national des invalides de la marine (ENIM).

<sup>2</sup> À travers les CROSS (Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage en mer)

<sup>3</sup> Elles sont énumérées dans l'arrêté du 19 avril 1972 fixant la liste des missions de l'État en mer.

<sup>4</sup> Chaque navire des affaires maritimes reçoit un numéro d'immatriculation précédé des initiales PM pour Police Maritime.

- sont dédiés principalement au contrôle des pêches maritimes ;
- trois patrouilleurs : *l'Iris*<sup>5</sup> (46 mètres) basé à Lorient, le *Thémis* (52 mètres) basé à Cherbourg et *l'Osiris*, basé à La Réunion (Le Port).

Les vedettes régionales de surveillance (VRS) :

- un format de vedettes hauturières fonctionnant sur un régime de sortie de 5 jours ;
- 3 vedettes basées à Boulogne-sur-Mer, La Rochelle et Marseille.

Les unités littorales des affaires maritimes (ULAM) :

- des unités armées par des agents polyvalents et composés de vedettes côtières, d'embarcations légères rapides et de véhicules adaptés ;
- des missions aussi bien en mer qu'à terre : police des pêches, police de la navigation, contrôle des normes de sécurité des navires, information et sensibilisation du public ;
- 17 ULAM réparties sur le littoral métropolitain auxquelles s'ajoutent 3 ULAM outre-mer.

### ***Des missions diversifiées***

Le dispositif français de l'action de l'État en mer repose sur la polyvalence théorique des quatre administrations (la douane, la Marine, la gendarmerie maritime, les affaires maritimes)<sup>6</sup> disposant de moyens de contrôle et de police en mer, sous la coordination du Préfet maritime. Dans les faits, chaque administration, bien qu'habilitée à constater la plupart des infractions en mer, s'est spécialisée dans un ou plusieurs domaines dont le choix est souvent lié à ce qui constitue leur « cœur de métier ».

La politique d'emploi des unités du dispositif de contrôle et de surveillance obéit à cette règle tacite. Elle est adaptée aux compétences spécifiques de l'administration des affaires maritimes, dans la sécurité, la navigation, la pêche ou le droit du travail maritime. Les directions régionales et départementales des affaires maritimes dont dépendent ces unités, sont en effet des services déconcentrés non seulement du ministère chargé de la mer et des transports mais également du ministère chargé de la pêche et de l'aquaculture. Il est donc normal qu'elles aient développé une vraie compétence dans ces domaines.

Pourtant, cette politique d'emploi a connu une évolution notable au cours de ces dernières années. Le contrôle des pêches (tant en mer qu'à terre) doit désormais être considéré comme le premier objectif de l'ensemble des unités de contrôle des affaires maritimes. Si cette mission a toujours été importante, elle constitue aujourd'hui la vocation exclusive des patrouilleurs et des vedettes régionales et la vocation principale des unités littorales.

### ***Le contrôle des activités de pêche maritime***

Sous la pression de l'Europe, le ministère de l'agriculture et de la pêche a depuis trois ans considérablement renforcé ses objectifs de contrôle. Pour les mettre en œuvre, il a

---

<sup>5</sup> *L'Iris* est l'acronyme d'*Intermediate range interception ship*. Ce navire civil de « travail maritime » appartenant à Thomson (aujourd'hui Thalès) était un démonstrateur du missile sol air Crotale navalisé. Disposant d'un système d'arme, il naviguait sous armement Thomson avec un équipage « loué » par la Marine nationale. Son statut hybride (sans rôle d'équipage) n'a jamais été éclairci. Une fois ses démonstrations faites à travers le monde, le navire a été acheté en 1996 par le ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme pour être le navire amiral de la flotte des affaires maritimes. Il devait s'appeler *Illustres résistants de l'île de Sein (IRIS)*. Les élections législatives de 1997 ont conduit à l'annulation du baptême. À l'occasion de cette acquisition, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme a décidé de remplacer la livrée gris Marine nationale des œuvres mortes des navires des affaires maritimes par une livrée civile spécifique combinant le bleu, le blanc et le rouge. NDR

<sup>6</sup> Ces quatre administrations forment ce que l'on appelle souvent la « bande des quatre ».

mobilisé les administrations habilitées pour la police des pêches, et notamment l'administration des affaires maritimes.

Par leur compétence et leur professionnalisme, les agents de l'administration des affaires maritimes se sont imposés comme les relais incontournables de cette nouvelle politique. Ils sont aujourd'hui en première ligne dans le contrôle des pêches maritimes, en mer mais aussi à terre, au débarquement du navire, dans les halles à marée et sur toute la filière de commercialisation. Ils participent d'ailleurs à la formation des autres administrations amenées à effectuer des opérations de surveillance ou de police des pêches (gendarmerie maritime, douanes, concurrence et répression des fraudes).

L'exécution de cette mission très technique implique la formation régulière des personnels tant en mer qu'à terre, une connaissance précise du littoral et des contacts fréquents avec les professionnels et les autres administrations concernés.

Le centre de formation et de documentation des affaires maritimes assure une formation initiale et continue de qualité et a également mis en place un réseau de formateurs réparti sur l'ensemble du territoire national. Il accueillera bientôt une base de données réglementaires nationale dans le domaine de la pêche.

Le contrôle des pêches est devenu un métier très technique. La réglementation, essentiellement d'origine communautaire, concerne les engins (type, composition, maillage, épaisseur des fils), la taille des poissons, le pourcentage de prises accessoires, le nombre de jours à la mer, l'enregistrement des captures, le respect des quotas...

### *Le contrôle et la surveillance des activités maritimes*

Au-delà du contrôle des pêches, le dispositif de contrôle et de surveillance participe au contrôle et à la surveillance de l'ensemble des activités maritimes. Il s'agit de la police de la navigation maritime, de la plaisance et des loisirs nautiques, de la police de la sécurité des navires ou du contrôle de l'application du droit du travail maritime.

Au-delà de ces missions historiques, les unités des affaires maritimes sont de plus en plus mobilisées sur la protection de l'environnement marin (pollutions, protection de la faune et de la flore, police de l'eau). Si la surveillance et la répression des pollutions marines en est la partie la plus visible, la mise en œuvre du code de l'environnement en mer constitue aujourd'hui un véritable enjeu de police, sur lequel l'administration des affaires maritimes travaille avec le ministère de l'écologie et du développement durable, qui ne dispose d'aucun moyen de contrôle en mer.

Enfin, en matière de plaisance et de loisirs nautiques, les unités du dispositif de contrôle et de surveillance contribuent également à l'encadrement des manifestations nautiques et assurent le contrôle sur site des conditions d'agrément des bateaux-écoles<sup>7</sup>. Ce faisant, ils veillent au bon niveau de formation des futurs plaisanciers, et notamment à leur sensibilisation aux règles de sécurité. Puisqu'ils sont aussi des marins, ils connaissent les dangers de la navigation et savent que le prix à payer pour ne pas respecter les règles de sécurité en mer est souvent élevé.

C'est par ailleurs dans le cadre de cette mission générale de contrôle et de surveillance que les unités littorales des affaires maritimes participent, sous l'autorité du préfet maritime, au recueil de l'information maritime et à la surveillance des approches maritimes (lutte contre

---

<sup>7</sup> Centres de formation privés habilités à préparer aux examens du permis mer (titre de conduite des navires de plaisance à moteur)

les trafics illicites, prévention des actions terroristes, sûreté maritime). Elles apportent leur concours au déroulement des plans d'urgence (plan PolMar terre et mer, plan de secours à passagers, etc.)

### ***Un dispositif issu de réformes récentes***

La direction des affaires maritimes (DAM) est, au ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, en charge du format, de la politique d'emploi et du suivi du dispositif de contrôle et de surveillance. Elle poursuit depuis 1995 une politique de modernisation de sa flottille de vedettes côtières et hauturières de surveillance.

Au-delà du remplacement des unités obsolètes, cette politique a pour objet de développer une capacité d'intervention adaptée en haute mer et en zone côtière. Elle repose :

- en haute mer, sur des patrouilleurs de 18 à 52 mètres sur chaque façade maritime ;
- en zone côtière, sur des unités polyvalentes, intervenant à la fois sur terre et sur mer : les ULAM.

Ces orientations sont justifiées par l'accroissement important de la demande de contrôle et de surveillance maritime, notamment en matière de sécurité et de police de la navigation, de prévention de la pollution et de police des pêches. Elles concourent de manière générale à la préservation du milieu marin.

#### ***L'Osiris : le navire corsaire des affaires maritimes dans les mers australes***

Aux côtés de la Marine nationale, les affaires maritimes mettent en œuvre un moyen de haute mer pour la surveillance des zones économiques des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), convoitées pour leur ressource en légine par des armements de pêches peu scrupuleux.

*L'Osiris* a une histoire singulière car il n'a pas été construit pour le contrôle mais pour la pêche illicite. L'arraisonnement, le 13 janvier 2003, du palangrier seychellois *Lince* marque à cet égard un tournant dans la lutte contre la pêche illicite dans le sud de l'Océan Indien. Pour la première fois, l'état et les qualités du navire de pêche attirent l'attention de l'administration et l'idée de transformer ce navire en patrouilleur pour les mers du sud germe rapidement dans les esprits de ceux qui connaissent les ravages de la pêche illicite. Le *Lince*, à l'issue d'une procédure judiciaire rondement menée, devient propriété de l'administration des affaires maritimes pour être transformé en patrouilleur, le patrouilleur austral des affaires maritimes (PAAM) *Osiris*.

Symbole d'une organisation de l'action de l'État en mer à la française qui avance, *l'Osiris* a été financé par les professionnels de la pêche australe, principalement victimes de la pêche illicite, et la région de la Réunion, particulièrement sensible à la protection d'une filière qui est source de richesse pour l'île.

Ce montage a conduit efficacement à l'objectif fixé : vider, en deux ans, les mers australes françaises de toute présence illicite en assurant, de concert avec le patrouilleur de la Marine nationale<sup>8</sup>, une vraie permanence des navires de l'État sur zone.

La mise en œuvre du patrouilleur a été complétée par la mise en place d'un système de surveillance radar des zones sous juridiction française par deux satellites (Radarsat et Envisat), pleinement opérationnel depuis février 2004. Mis en œuvre par le CROSS de La Réunion, sous l'autorité du directeur régional des affaires maritimes, il permet de localiser les pêcheurs illicites et d'orienter les missions de *l'Osiris*.

<sup>8</sup> Voir l'article du capitaine de frégate Marc Lanne : « Partie de chasse... au pêcheur ! Journal de campagne de chasse au pêcheur dans la zone économique exclusive des îles Kerguelen » dans le n° 461 de février 2002 de la Revue Maritime. Disponible sur le site Internet de l'IFM. Les frégates porte-hélicoptère *Floréal* ont des capacités d'intervention et d'arraisonnement en haute mer. *L'Osiris* a des capacités d'éclairage et de constat (équipage « commercial » accompagné de deux gendarmes maritimes, officiers de police judiciaire). NDR

## ***Intervenir en haute mer : le patrouilleur des affaires maritimes (PAM)***

Seule administration à développer une spécialité dans le contrôle des pêches, les Affaires maritimes se devaient de conforter le rôle pivot qui leur est confié par la circulaire du Premier ministre du 8 septembre 2000 relative à l'organisation générale du contrôle des pêches maritimes et des produits de la pêche.

Le format de patrouilleur hauturier de 48 à 52 mètres, a ainsi été privilégié au détriment des vedettes régionales d'une trentaine de mètres, qui constituaient jusque-là l'ossature du dispositif de contrôle. Ce choix répondait à deux objectifs : augmenter considérablement le temps de permanence à la mer (14 jours) et mettre en œuvre des moyens de contrôles modernes et performants (accès au système de suivi des navires de pêche par satellite). Après l'entrée en flotte en 1998 du patrouilleur *Iris*, basé à Lorient, c'est au tour du *PAM Thémis*, basé à Cherbourg, de rejoindre la flotte des affaires maritimes au 1<sup>er</sup> juin 2004.

Le format de patrouilleur est particulièrement adapté à des missions longues, sur des zones de pêche éloignées (golfe de Gascogne) et souvent soumises à des conditions météorologiques difficiles. Il s'inscrit parfaitement dans le cadre de la politique communautaire des pêches car il permet d'assurer une surveillance de l'ensemble des eaux sous juridiction française, qui peuvent s'étendre jusqu'à 200 milles des côtes. Les deux patrouilleurs pourront également participer à des missions de contrôle dans les eaux des autres États membres, comme l'autorise désormais la réglementation communautaire.

## ***Les unités littorales des affaires maritimes (ULAM) : un concept innovant***

Issues d'une réforme entreprise en 1993 et créées par redéploiement de personnels, les ULAM ont montré une étonnante capacité d'adaptation aux enjeux littoraux (densité et variété des activités, sensibilité environnementale). Elles sont aujourd'hui au nombre de 22.

Rattachée à une direction départementale des affaires maritimes (DDAM), une ULAM regroupe six à douze agents selon les sites ; elle est équipée de vedettes côtières, d'embarcations légères rapides tractables et de véhicules adaptés. À quelques exceptions près (Saint Pierre & Miquelon, Mayotte), les embarcations et vedettes affectées à la surveillance côtière sont désormais armées au sein de ces unités.

Les ULAM ont la polyvalence pour caractéristique première. Elles ont pour vocation la surveillance et la police maritimes (police des pêches, police de la navigation, police de l'environnement marin), mais assurent également des missions administratives : le contrôle de la sécurité des navires (visites de mise en service et visites périodiques des navires de taille inférieure à douze mètres), l'information et la sensibilisation du public.

Surtout, alors que les moyens des autres administrations sont dédiés soit au contrôle en mer soit au contrôle à terre, les unités littorales des affaires maritimes mettent en œuvre une doctrine d'emploi tout à fait originale, puisqu'elles interviennent aussi bien en mer qu'à terre.

À l'usage, ce concept s'est révélé particulièrement adapté. En effet, les missions de police littorales s'inscrivent souvent dans le prolongement des actions de police en mer (contrôle au débarquement des navires de pêche, contrôle de la filière de commercialisation des produits de la mer, contrôle des établissements de location de *jet-ski* ou des bateaux-écoles délivrant les permis mer) ou sont de même nature (pêche à pied).

Corrigeant la discontinuité qui existait auparavant entre les actions menées en mer et celles conduites à terre, les ULAM assurent une plus grande cohérence dans l'action de l'État et une meilleure couverture des besoins de police et de présence.

La direction des affaires maritimes a engagé en 2002 un programme d'acquisition de vedettes côtières en renouvellement mais également en vue d'équiper les nouvelles ULAM. Ce sont des unités de dix à quinze mètres.

Pour être efficace, une ULAM doit être mobile. Un bon 4x4 et une remorque adaptée lui permettent d'accéder à la mer et de mettre à l'eau son Zodiac à tout endroit du littoral

### *Un dispositif moderne et armé*

La réorganisation du dispositif de contrôle et de surveillance s'est inscrite dans une politique plus vaste de modernisation. La refonte des statuts des personnels en a été une composante essentielle; elle s'est accompagnée d'une réflexion sur leurs obligations.

Les objectifs premiers de la réforme statutaire étaient la refonte du régime indemnitaire et une meilleure gestion des carrières. Dans le cadre plus général de la réforme de l'État, elle devait également conduire à diminuer le nombre de corps d'exécution et d'encadrement de l'administration des affaires maritimes. Les différents corps de personnels embarqués ont ainsi été fusionnés avec les autres corps à vocation administrative pour ne former qu'un corps unique de catégorie C (syndic des gens de mer) et de catégorie B (contrôleur des affaires maritimes). Chacun de ces deux corps comprend une spécialité navigation /sécurité, qui a vocation à servir au sein du dispositif de contrôle et de surveillance.

La réforme statutaire a également posé les bases d'une ambitieuse politique d'armement pour l'ensemble du DCS. Elle a en effet pour la première fois introduit dans les textes l'obligation, pour les agents participant à des missions de contrôle, de porter une arme.

Sur cette nouvelle base, la direction des affaires maritimes a engagé à partir de 2001 une politique de formation et d'équipement des unités. La dotation de chaque unité est collective et se compose de six armes (Manhurin X1) par unité littorale ou vedette régionale et de huit par patrouilleur.

En imposant un calendrier d'entraînements physique et au tir, ainsi qu'un contrôle plus strict des conditions d'aptitude, notamment psychologiques, cette politique a rapproché les agents de contrôle des affaires maritimes des autres corps de contrôle de la police ou des douanes. Elle a créé une véritable dynamique collective, renforçant l'esprit de cohésion et de discipline des unités. Ce faisant, elle a contribué à accroître la crédibilité du dispositif de contrôle. Son professionnalisme est désormais reconnu par tous.

### *Préparer l'avenir : les axes de développement prioritaire*

Le contrôle des pêches évolue. Il ne s'agit plus seulement de contrôler les navires de pêche en mer mais surtout de réaliser de plus en plus d'inspections à terre que ce soit au débarquement, dans les halles à marée ou dans les marchés.

Afin de répondre à cet objectif et de respecter nos obligations communautaires, la direction des affaires maritimes s'attache, d'une part à la mise en place de nouvelles ULAM dans les départements qui n'en sont pas encore dotés et, d'autre part, au renforcement des compétences des agents de l'État en matière de contrôle des pêches. Enfin, elle réfléchit à la mise en œuvre d'un quatrième patrouilleur en Méditerranée, pour répondre aux nouveaux besoins de contrôle sur cette zone.

### *Achever le programme de généralisation des ULAM*

La direction des affaires maritimes a entrepris à partir de 2000 de généraliser les unités littorales des affaires maritimes à tous les départements littoraux de métropole et d'outre-

mer<sup>9</sup>. Cette décision résulte du constat partagé que les unités littorales répondent effectivement aux nouvelles orientations du contrôle des pêches, plus axées à terre, tels que les définit la Commission européenne.

Cette généralisation est aujourd'hui largement engagée. Elle a récemment conduit à créer de nouvelles unités en Gironde (2004), dans le Pas-de-Calais et la Somme (2005) et dans la Manche (2007). La création d'une unité littorale pour la Seine-maritime et l'Eure devrait achever ce processus en métropole.

En conséquence, le DCS se réorganise. Ainsi, c'est la décision de désarmer en 2005 la vedette régionale *Armoise*, basée à Saint Nazaire, qui a permis de dégager le potentiel humain pour constituer les futures ULAM, à effectifs constants.

### ***Former les autres administrations au contrôle des pêches***

L'administration des affaires maritimes est chargée de définir et d'approuver, pour l'ensemble des administrations concernées, le programme national de formation en matière de contrôle des pêches<sup>10</sup>. Elle a donc une responsabilité particulière dans la formation de l'ensemble des services de l'État habilités pour la police des pêches (quatre en mer et pas moins de sept à terre<sup>11</sup>).

C'est dans ce cadre qu'elle a mis en œuvre, fin 2004, des stages dédiés au contrôle des pêches à terre destinés à former des « référents » au sein de chaque unité des affaires maritimes. Ces référents ont vocation en retour à former leurs collègues et les agents des autres administrations intervenant dans la police des pêches (douane, services vétérinaires, répression des fraudes) à la méthodologie spécifique du contrôle au débarquement des navires.

Dans le même temps, les agents des affaires maritimes participent aux formations initiales et continues assurées par le centre de formation et de documentation des affaires maritimes à Nantes ou à Bordeaux, ainsi que ponctuellement à des sessions de formation organisées par les autres administrations concernées (douanes, concurrence).

### ***Créer un troisième patrouilleur des affaires maritimes pour la Méditerranée ?***

Après s'être doté d'un patrouilleur pour la Manche et l'Atlantique, la décision de mettre en chantier un troisième patrouilleur pour la Méditerranée était attendue. Elle n'est pourtant pas venue, car elle ne répondait pas alors à un vrai besoin. En l'absence de zone économique exclusive française en Méditerranée, les eaux sous juridiction française se limitent encore aujourd'hui aux eaux territoriales à 12 milles des côtes, rendant a priori inutile un format de type patrouilleur. Par ailleurs, les exigences de la réglementation communautaire y étaient jusqu'à peu, bien moins fortes que sur le reste du littoral métropolitain.

Or cette situation est en train d'évoluer rapidement. Après la création récente d'une zone de protection écologique au large des côtes méditerranéennes, la France envisage désormais la création d'une zone de protection halieutique, pour exercer plus au large des compétences en matière de gestion de la ressource et de contrôle des pêches.

Ainsi, sans demander la création d'une zone économique exclusive au sens du droit international, la France se dote peu à peu des prérogatives que lui apporterait cette création,

---

<sup>9</sup> Cette décision de généraliser les ULAM a été approuvée lors des comités interministériels de la mer de 1998 et de 2000.

<sup>10</sup> En application de la circulaire du Premier ministre du 8 septembre 2000.

<sup>11</sup> Douanes, affaires maritimes, concurrence et répression des fraudes, gendarmerie nationale, gendarmerie maritime, services vétérinaires, police nationale.

notamment dans le domaine de la police des pêches ou de l'environnement marin. En conséquence, elle accepte également d'assumer sur une zone très vaste les obligations que suppose ces compétences nouvelles, en application de ses engagements communautaires et internationaux.

Enfin, la réglementation internationale et communautaire se renforce en Méditerranée. L'adoption prochaine d'un règlement cadre pour la pêche méditerranéenne et la mise en place d'un dispositif très rigoureux de contrôle sur le thon rouge, dont dépend une partie importante de la pêche méditerranéenne, rendent désormais indispensable une réflexion sur le renforcement du dispositif de contrôle dans cette zone. Le contrôle des pêches en Méditerranée sera un des principaux enjeux des dix prochaines années.

Dans ce contexte, le vieillissement de la vedette régionale *Mauve*, basée à Marseille, et la perspective de son remplacement ont conduit la direction des affaires maritimes à engager une réflexion sur la création d'un troisième patrouilleur à horizon 2010.

Le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes, refondu, moderne, a encore un bel avenir devant lui !

