

Sécurité et sûreté maritime en Méditerranée

Vice-amiral d'escadre Jean Tandonnet
Préfet maritime de la Méditerranée

AToulon, en mars 2007, le futur Président de la République dans un discours annonciateur de l'Union pour la Méditerranée, a averti « qu'en Méditerranée, se décidera si oui ou non les civilisations et les religions se feront la plus terrible des guerres ». En 2008 ce n'est pas la guerre fort heureusement, mais cette région et cette petite mer voient se développer des menaces lourdes : l'immigration clandestine, le narcotrafic ou le terrorisme, l'insécurité d'une voie de communication majeure pour l'Europe, enfin les risques pour l'environnement dans cette mer à l'équilibre biologique sensible. Ces menaces sont au cœur des enjeux de demain.

La Méditerranée qui couvre moins de 1 % de la surface totale des océans, concentre cependant 30 % du trafic mondial. Nous estimons à environ 2 000 le nombre de navires marchand croisant chaque jour en Méditerranée avec parmi eux près de 300 pétroliers. Ces navires peuvent faire peser un risque pour l'environnement dans cette mer si encombrée. Certains sont les vecteurs de trafics en tout genre ou se livrent à des pollutions volontaires. La surveillance maritime est une obligation et c'est notamment une priorité de la présidence française de l'Union européenne. En mer, sans doute plus qu'ailleurs, un pays ne peut agir seul, aussi puissant soit-il.

L'immigration clandestine par voie maritime

L'immigration clandestine par voie maritime en Méditerranée est une question difficile et souvent douloureuse. Elle est la conséquence des discontinuités de développement. Les flux concernant la Méditerranée visent directement notre littoral que dans de très faibles proportions, mais se concentrent vers les zones de passage les plus étroites, Gibraltar et le canal de Sicile bien sûr, mais aussi entre l'Algérie et la Sardaigne ainsi que vers les îles de la mer Égée. Mais cet été pour la première fois, des clandestins, certes en nombre très limité, ont été déposés sur nos plages. Les naufrages d'embarcations au large des côtes espagnoles, italiennes ou grecques posent dramatiquement le problème des flux migratoires clandestins de part et d'autre de la Méditerranée.

La mer dans l'Euroméditerranée *Sécurité et sûreté maritime en Méditerranée*

Alors que les cargos de taille modeste constituaient un vecteur fréquent au début des années 2000, le flux de migration emploie surtout aujourd'hui des embarcations de faible dimension très vulnérables aux conditions de mer. En effet, pour éviter d'être arrêtés par les services de contrôle de l'immigration, les trafiquants n'hésitent plus à faire embarquer les clandestins sur des embarcations de fortune, se contentant de confier la barre à quelques migrants auxquels sont donnés des rudiments de navigation. Ces conditions extrêmement précaires expliquent l'augmentation des naufrages ou le recueil d'embarcations avec des passagers épuisés, affamés, tremblant de froid ou en état de délire, parfois des cadavres à fond de cale sans oublier ceux qui, au fur et à mesure de la traversée, sont jetés par-dessus bord pour alléger les embarcations.

Environ 60 000 clandestins essaient de rejoindre l'Europe chaque année par voie maritime. Certains avancent que plusieurs milliers n'arrivent pas au bout du voyage et perdent la vie en gagnant les côtes européennes. En effet, une augmentation sensible de victimes en mer a été constatée en mer Égée et dans le canal de Sicile au cours de l'année 2007. En région maritime Méditerranée, nous avons tous en mémoire l'arrivée de la frégate *La Motte Piquet* à Toulon en mai 2007 avec ses 18 dépouilles recueillies au large de la Libye, conséquence d'un naufrage qui avait eu lieu quelques jours auparavant. Il y a un an, en octobre 2007, sur les côtes italiennes, au cours d'une seule nuit, au moins 55 personnes ont été portées disparues dans des naufrages par une mer démontée.



Au niveau international, la Marine apporte son concours à l'agence européenne Frontex avec notamment des avions de patrouille maritime et des patrouilleurs en mer Égée et dans le canal de Sicile. Le patrouilleur *Achéron*, en juillet dernier et en deux semaines, a intercepté près de deux cents immigrants au large de la Grèce. Le patrouilleur *Arago*, dans le canal de Sicile, vient de sauver 300 clandestins entassés sur une embarcation qui ressemblait plus à une épave qu'à autre chose et faisait eau de toutes parts. La préfecture maritime de Toulon est un point local de coordination des moyens de lutte contre l'immigration clandestine en Méditerranée au profit du centre national français de la police de l'air et des frontières, implanté à Paris.

La question de l'immigration clandestine est d'abord un problème de développement ou de sécurité des populations dans les pays d'origine des migrants. Mais dès qu'elle concerne la voie maritime, cela devient avant tout un problème humanitaire. Les clandestins empruntent des bateaux de plus en plus petits, construits à la va vite pour un aller sans retour. Ils choisissent des trajets de plus en plus longs pour contourner les dispositifs mis en place par les pays de destination. Le résultat est malheureusement cruel dans une mer Méditerranée connue pour se déchaîner brutalement ; des centaines, voire des milliers de morts par an sont à déplorer. Il devient de plus en plus urgent

La mer dans l'Euroméditerranée

Sécurité et sûreté maritime en Méditerranée

de faire prendre conscience aux candidats à l'émigration par voie maritime des risques qu'ils prennent en s'aventurant sur mer dans ces conditions.

Le narcotrafic en mer

Le narcotrafic en mer est une autre problématique, notamment en Méditerranée. Les flux de cannabis en provenance des côtes chérifiennes se chiffrent en dizaines de tonnes... C'est un véritable fléau, en augmentation et s'orientant doucement vers l'héroïne. Ils empruntent des semi rigides particulièrement rapides, appelés *go fast*, qui font le trajet entre les deux continents ou ravitaillent à la mer d'autres navires, voiliers, soit disant pêcheurs, embarcations de toutes sortes... En partant des côtes africaines, avec un navire rapide, 9 heures après l'on est au large de Carthagène, 17 heures après au large des Baléares et plus de 24 heures après, au sud des Pyrénées ou sur les côtes françaises.

Depuis le printemps 2006 a été développée une coopération avec la police nationale et la douane en vue de lutter contre les navires rapides qui se livrent au trafic de cannabis entre l'Afrique du Nord et l'Espagne. Les lieux de débarquement sont parfois très proches de la frontière française et laissent sentir que la cargaison est destinée à



© Marine nationale : SM Gardet

des réseaux implantés en France, pays qui reste un grand consommateur. En relation avec les autorités judiciaires, s'agissant d'opérations de police administrative en haute mer, des interceptions ont lieu avec saisie de la cargaison et incarcération des équipages.

Ces opérations mobilisent une frégate et son hélicoptère, plusieurs avions de surveillance de la marine et de la douane, ainsi que des commandos de marine.

Ces *go fast* ne sont pas les seuls vecteurs de ce trafic. Lors d'une des dernières missions, fin avril, a été détecté le transbordement de drogue à bord d'un voilier, qui a été suivi, puis intercepté dans les eaux territoriales espagnoles avec 2 tonnes de drogue à bord.

Le cadre légal de ces interventions repose sur l'article 17 de la convention de Vienne du 20 décembre 1988 selon laquelle un État qui soupçonne un navire de se livrer à un trafic de drogue, peut mettre fin à cette utilisation. Cela a été traduit en droit français dans la loi du 15 juillet 1994 et dans un décret de 1997 qui habilite les commandants d'un élément naval à rechercher et à constater les infractions en dehors des eaux territoriales. Les relations avec le tribunal de Marseille, juridiction spécialisée dans la lutte contre la grande criminalité, qui est informé en permanence du déroulement, sont essentielles. La coopération avec la douane, qui fournit des avions de surveillance, permet de profiter de son expérience et de s'assurer de la régularité de la procédure. Enfin, la marine espagnole fournit une frégate, un hélicoptère et des heures d'avion et

La mer dans l'Euroméditerranée *Sécurité et sûreté maritime en Méditerranée*

des facilités d'aéroport.

Les résultats obtenus sont excellents puisque depuis le début de ces opérations en mer, c'est-à-dire depuis 2006, ce sont :

- plus de 9 tonnes de cannabis saisies,
- environ 22 tonnes détruites,
- 65 contrevenants appréhendés,
- 13 *go fast* saisis.

Les premières condamnations font l'objet de peines de 6 à 7 ans de prison. Au-delà de ces chiffres, je pense malheureusement, que les jours les plus favorables, cela peut être 3 semi-rigides qui quittent les côtes africaines, donc près de 4 à 5 tonnes de drogue qui peuvent partir vers l'Europe. Ces chiffres montrent à eux seuls, l'intérêt d'une coopération et de l'installation du centre de coordination de la lutte anti drogue en méditerranée CeCLAD-M dont l'implantation a été décidée à Toulon par la ministre de l'intérieur, dans les locaux de la préfecture maritime, le plus rapidement possible c'est-à-dire avant la fin de l'année.

La sauvegarde maritime

Des risques maritimes majeurs coexistent avec ces menaces contemporaines. Ils sont générés notamment par le trafic d'hydrocarbures et de navires à passagers de lignes régulières (Corse, Maghreb) ou de croisières. Ces nouvelles menaces et ces risques maritimes majeurs constituent, avec la sauvegarde de la vie humaine et la police générale des activités qui se déroulent dans nos approches, le lot quotidien des préoccupations du préfet maritime.

L'identification des navires et le suivi du trafic maritime au large et dans les approches côtières sont des dispositions essentielles de la sécurité et de la sûreté maritimes. Un nombre croissant d'acteurs a pris conscience du caractère prédominant de ces mesures pour la stabilité des activités mondiales, de la sûreté et de la sécurité des espaces maritimes. Ce mouvement s'accompagne d'un développement continu de normes et d'initiatives, notamment en termes de capacités, destiné à améliorer la surveillance du trafic maritime. Concourant à la défense et à la protection des intérêts de la France en mer et à partir de la mer, la surveillance maritime constitue un domaine où la Marine nationale joue un rôle important avec sa posture permanente de sauvegarde maritime.

Par cette posture, la Marine en Méditerranée vise, grâce à un dispositif continu établi dans la profondeur de la haute mer jusqu'au littoral et par des coopérations variées (Union européenne, OTAN, dialogue 5+5...), à établir une situation aussi étendue, précise et exhaustive que possible dans les différentes zones d'intérêt y compris la mer Noire. Plus généralement il s'agit de recueillir une très large information maritime en vue d'une analyse permettant de reconnaître les navires ou activités suspects.

Dans la zone proche, la coopération interministérielle est forte, les moyens de toutes les administrations concernées peuvent être engagés. Intégrant cette coopération nécessaire et répondant au premier objectif de la surveillance, la chaîne sémaphorique de la Marine et le système SPATIONAV constituent les éléments clés et fédérateurs.

La mer dans l'Euroméditerranée

Sécurité et sûreté maritime en Méditerranée

La surveillance n'a de sens que dans la perspective de l'intervention potentielle qui lui fait suite et qui repose sur différents moyens, dont certains dédiés plus particulièrement à cette fonction. C'est pourquoi les moyens prévus par le Livre blanc pour la sauvegarde maritime sont essentiels, notamment les futurs bâtiments de surveillance et d'intervention appelés à remplacer les patrouilleurs.

En évoquant la surveillance, dans une mer qui se transforme en paradis de la croisière dans les mois d'été, il est indispensable de mentionner le nombre de disparus qui a dépassé la cinquantaine en 2007 et plus de 5 000 personnes ont été secourues sur toute la façade. Ces interventions, parfois à plusieurs centaines de nautiques de la côte, demandent une excellente coordination des moyens. En zone côtière, la majorité des sauvetages est assurée par la Société nationale de sauvetage en mer – SNSM – qu'il faut louer pour sa disponibilité bénévole. Pendant la saison estivale, 80 % des navires de grande plaisance du monde naviguent dans les eaux méditerranéennes. Le Var est le premier département d'accueil du nautisme. Le gigantisme des bateaux de croisière avec bientôt plus de 3000 passagers fait redouter les conséquences d'un accident de mer.

Le modèle français

Le dispositif réglementaire appelé à organiser la coopération entre les administrations est très divers selon les pays riverains. Relevant en France du préfet maritime, équivalent en mer du préfet de département ou de région à terre, le dispositif français, très centralisé s'avère aujourd'hui particulièrement efficace pour répondre aux risques et menaces provenant de la mer : sauvegarde de la vie humaine, sécurité du transport maritime, lutte contre les pollutions accidentelles ou volontaires mais aussi lutte contre le trafic de drogue, l'immigration clandestine, le terrorisme.

La préfecture maritime de la Méditerranée travaille en liaison étroite avec les parquets de Toulon et de Marseille. Marseille est le siège des juridictions spécialisées contre le crime organisé et la pollution maritime. Ces juridictions traitent toute action se déroulant dans la mer territoriale ou la haute mer, selon les dispositions du droit international et national. Cette cohérence de l'action administrative et judiciaire française, issue d'un processus qui remonte à la révolution française, est connue du monde méditerranéen et outre-atlantique. Elle nous est enviée, mais n'est pas directement transposable dans la plupart des pays compte tenu des traditions historiques et administratives des États concernés.

Si l'action internationale en matière de sécurité des espaces maritimes est difficile, c'est d'abord parce que la responsabilité incombe aux États, dont les prérogatives sont limitées en mer. Mais c'est aussi parce que chaque État agit avec ses propres règles juridiques et administratives, en fonction de sa propre organisation. Certains pays ont développé une flotte de garde-côtes, distincte des forces militaires. D'autres ont doté, comme la France, leurs différentes administrations de moyens d'action en mer. Plusieurs pays coordonnent de manière spécifique l'action de leurs différents acteurs qui interviennent en mer.

Très souvent encore, des missions et des pouvoirs spécifiques sont assignés aux

La mer dans l'Euroméditerranée

Sécurité et sûreté maritime en Méditerranée

différents moyens militaires et civils, qui se trouvent ainsi compétents dans certains domaines mais sans pouvoir d'action dans d'autres : cette segmentation est particulièrement gênante dans le théâtre méditerranéen. La mer ne peut être sectorisée. Il y a là un axe d'effort juridique et administratif propre à chaque pays pour éviter une multiplication coûteuse des moyens et développer leur polyvalence. Il ne faut pas oublier de mentionner l'effort de coordination exercé en France par le Secrétariat général de la mer, outil indispensable à l'action interministérielle qui est la seule approche pour le monde maritime.

La sûreté des ports

L'interface terre mer, comme toutes les interfaces, reste délicate à gérer. Les limites administratives des zones relevant respectivement du préfet maritime et du préfet de département sont un élément clarificateur. Néanmoins, elles ne doivent pas contrarier la nécessaire continuité opérationnelle de l'action des moyens en charge de la sûreté maritime de part et d'autre de ces limites. Ainsi les ports qui sont par nature des lieux ouverts et d'échanges où une multitude de services et de personnes se côtoient, sont l'objet de dispositions particulières entre les autorités administratives terrestre et maritime. Les ports sont le symbole même de la mondialisation et de ce fait une cible particulièrement attractive pour des terroristes.

Depuis les attentats de septembre 2001, les activités maritimes ont fait l'objet de prescriptions internationales en matière de sûreté, en particulier celles contenues dans le code international de sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) adopté par l'organisation maritime internationale. Le code ISPS s'applique aux ports maritimes les plus sensibles en matière de sûreté car accueillant des navires à passagers, des navires de charge et des navires effectuant des voyages internationaux.

La doctrine interministérielle de sûreté portuaire a déterminé un certain nombre de grands ports pour lesquels des moyens spécifiques de sûreté portuaire sont affectés. C'est le cas de Marseille Fos où deux pelotons de sûreté portuaire composés de gendarmes maritimes relevant de la Marine seront déployés à compter de l'été 2008. Les missions de ces gendarmes sur les plans d'eau seront données par le préfet maritime à partir d'un protocole établi conjointement par le préfet maritime et le préfet de département.



Assurer la sécurité et la sûreté des activités maritimes relève donc de systèmes d'informations, de capacités d'intervention et d'un cadre législatif et réglementaire complexe. La synergie interministérielle et la coopération internationale sont assurément deux facteurs d'efficacité dans la lutte commune contre les risques et les menaces en mer ou provenant de la mer. Les pays riverains de la Méditerranée, mer semi fermée aux activités maritimes multiples et denses, ont tout intérêt à coopérer dans ce domaine aussi sensible. Mais sans un effort pour imaginer au plan européen une tutelle judiciaire aux opérations multinationales en mer, la multiplication coûteuse des moyens continuera à être de mise.