

# Le modèle français de l'action de l'État en mer



Par **Thierry de la Burgade**,  
Commissaire en chef (Marine), Conseiller action de l'Etat en mer au  
Secrétariat général de la mer

6h15Z, au large du golfe d'Oman : après 3 heures de pistage discret, la frégate *Floréal* de la Marine nationale aborde un boutre sans pavillon, suspecté de se livrer au trafic de stupéfiants au profit de groupes criminels liés à des organisations terroristes. 15 heures plus tard, 400 kg d'héroïne sont détruits à la mer, au terme d'une opération menée sous l'autorité du délégué du Gouvernement pour la zone maritime océan Indien, en coordination avec la juridiction inter-régionale spécialisée de Paris.

Cette situation opérationnelle, fictive mais inspirée de faits réels, est rendue possible hors des eaux sous juridictions françaises grâce au maillage administratif unique mis en place par la France dans le cadre de l'action de l'État en mer (AEM). Ce concept recouvre l'ensemble des responsabilités et des pouvoirs de police relevant de l'État, différenciés selon les espaces maritimes définis dans la Convention des Nations unies sur le droit de la mer<sup>1</sup> : eaux intérieures, mer territoriale, zone contiguë, zone économique exclusive, haute mer.

De manière très concrète, ce cadre d'action de la République repose sur 45 missions définies par un arrêté du Premier ministre du 22 mars 2007, qui lui confèrent un spectre très large en mer : de la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation au maintien de l'ordre public, de la sauvegarde des personnes et des biens à la protection de l'environnement et la lutte contre les activités illicites.

Pour accomplir ces missions, la France a fait le choix délibéré de ne pas créer un corps spécifique de garde-côtes, comme celui des US Coast-Guard, au risque d'entraîner une duplication des moyens et de disperser la cohérence de l'action de l'État, mais de s'appuyer plutôt sur une « fonction garde-côtes ». Le concept français d'AEM privilégie ainsi

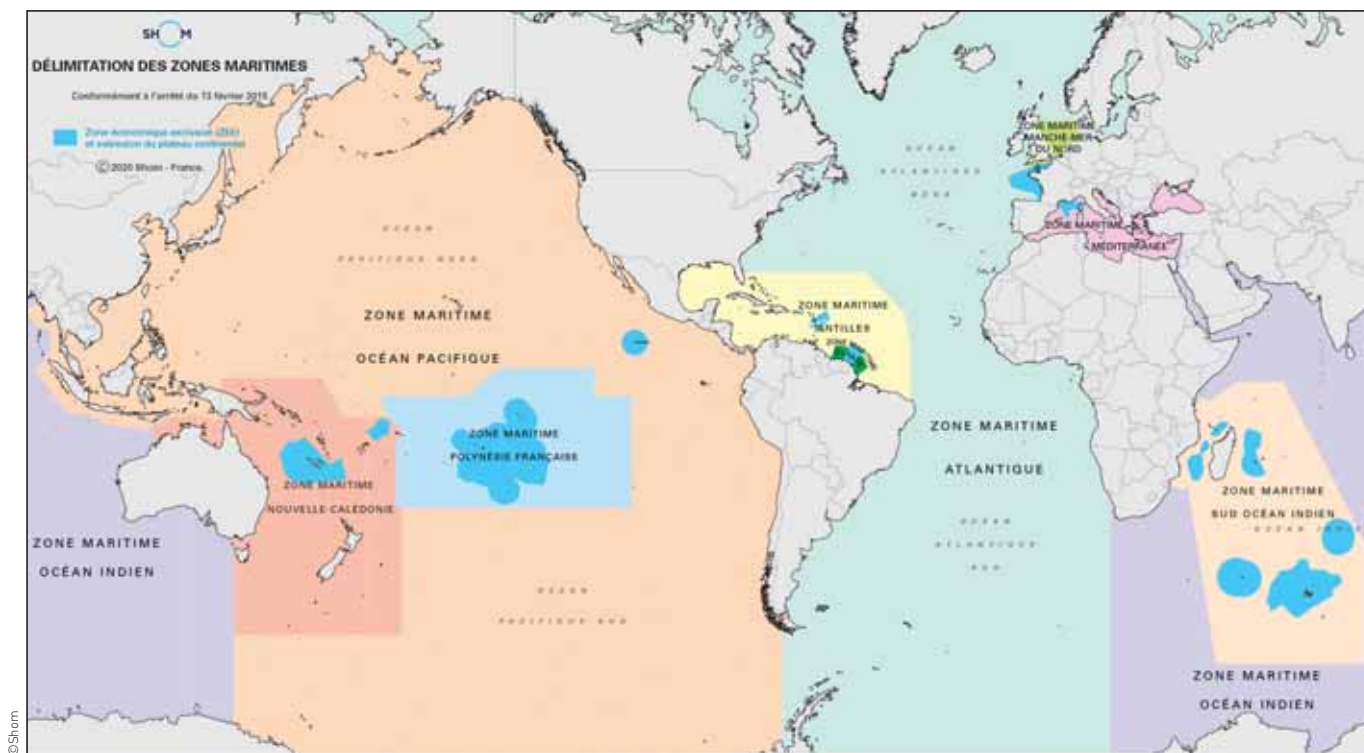
une logique de métier : les administrations travaillant en mer et dotées des capacités opérationnelles et des compétences spécialisées<sup>2</sup>, rassemblées depuis 2010 au sein de la fonction garde-côtes, exercent leurs missions de manière coordonnée sous la coordination d'une autorité unique.

C'est là une deuxième grande spécificité de ce modèle : le préfet maritime, en métropole, et le préfet délégué du Gouvernement pour l'AEM en Outre-mer, représentants de l'État en mer et donc du Premier ministre et des membres du Gouvernement<sup>3</sup>, sont les responsables de l'AEM dans leurs zones maritimes respectives (voir carte) : aucune goutte d'eau salée sur la planète n'échappe au regard d'un représentant de l'État, y compris au-delà des eaux sous souveraineté (eaux intérieures et mer territoriale) ou sous juridiction (zone économique exclusive) françaises. À l'échelon central, le décret portant création d'un Secrétariat général de la mer lui confère l'animation et la coordination de cette organisation<sup>4</sup>.

L'AEM repose donc sur un double niveau de responsabilités : un niveau central, interministériel, chargé de définir la politique maritime et un niveau déconcentré qui agit dans le contexte inter-administrations de la fonction garde-côtes pour la mise en œuvre des moyens aéromaritimes.

L'histoire de cette organisation est le fruit d'évolutions successives, profondément liées à l'évolution même de l'activité de l'homme en mer. Ainsi, si les missions historiques de l'AEM étaient corrélées à une approche classique de la police administrative (préservation de l'ordre public), l'importance croissante de la mer a peu à peu élargi le domaine d'activité du préfet maritime et, par conséquent, du Secrétaire général de la mer. L'AEM recouvre ainsi une multitude de domaines, aussi divers que le monde maritime l'est : économiques, avec par exemple le sujet récent de la production d'énergie en mer, humains, les loisirs nautiques étant de plus en plus attractifs, ou environnementaux, avec parfois des prises de conscience douloureuses (du naufrage de l'*Amoco Cadiz* à celui de l'*Erika*).

Hier « simple » préfet de l'urgence, le préfet maritime a été régulièrement conforté dans des attributions de préfet d'ordre, notamment avec le développement de la lutte contre le trafic de stupéfiants, la nécessité de contrer le terrorisme ou de lutter contre l'immigration irrégulière par voie maritime, l'opposition forte parfois rencontrée dans les missions de police des pêches, ces évolutions traduisant un durcissement des missions de l'AEM. Pour l'accomplissement opérationnel de ces missions de police en mer, les administrations sont amenées à recourir à des moyens de



►►► coercition<sup>5</sup> pouvant aller jusqu'au tir au but sur un navire refusant d'obtempérer aux injonctions de stopper. L'autorisation de conduire de telles opérations relève du Premier ministre, qui peut en donner délégation au représentant de l'État en mer.

Dans un registre tout autre, le représentant de l'État en mer est aujourd'hui investi de responsabilités de régulation et d'animation des activités économiques, de conciliation des usages en mer et de planification des espaces maritimes (notamment dans une fonction de « préfet coordonnateur de façade » en binôme avec un préfet de région, celui du siège de la direction interrégionale de la mer). Cette évolution majeure repose sur le constat que la mer est un milieu spécifique et complexe, nécessitant une capacité développée et affirmée d'appréhension des interactions entre les acteurs, nombreux, et des exigences des éléments marins, changeants et hostiles.

Pour être pleinement efficace, l'organisation de l'action de l'État en mer, au vu de la diversité de ses missions, est orientée sur la réalisation de grandes priorités, régulièrement fixées et ajustées en Comité interministériel de la mer, sous la présidence du Premier ministre :

- L'adaptation des moyens dédiés au sauvetage de la vie humaine en mer et à l'assistance aux navires en difficulté, prenant en compte les évolutions du transport maritime, le gigantisme des navires, l'accroissement des loisirs nautiques ;
- Le maintien d'une capacité de réponse aux pollutions marines majeures et leur prévention ;
- Le renforcement de la sûreté maritime et portuaire, dans un contexte de menace terroriste croissante ;
- La poursuite et le renforcement de la lutte contre toutes les activités illicites

par voie maritime, particulièrement le trafic de stupéfiants ;

- La protection de la ressource halieutique en luttant contre toutes les activités de pêche illégale ;
- La surveillance et le contrôle des activités maritimes pour la protection de l'environnement, notamment dans les aires marines protégées, qui représentent 22 % des espaces maritimes français, soit plus de 2,2 millions de km<sup>2</sup>.

L'action de l'État en mer « à la française » est ainsi un concept performant, qui a su s'adapter aux exigences des caractéristiques maritimes nationales, à ses évolutions, et qui offre la possibilité de pousser la mutualisation des moyens pour faire toujours mieux à budget constant. Le Secrétariat général de la mer est un acteur prépondérant de ce concept profondément interministériel. ■

NDLR : 6h15Z : Heure zoulou, un terme militaire qui correspond à l'heure UTC mais donne, volontairement, une teinte opérationnelle au propos.

1. CNUDM, dite Montego Bay, entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

2. Marine nationale dont gendarmerie maritime, affaires maritimes, douane, gendarmerie nationale, police aux frontières, sécurité civile.

3. Décret n° 2004-112 du 6 février 2004 et décret n°2005-1514 du 6 décembre 2005 - articles 1.

4. Décret n° 95-1232 du 22 novembre 1995 - article 4.

5. Décret n° 95-411 du 19 avril 1995 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer.

# Sécuriser le golfe de Guinée



Entretien avec **Olivier Lebas**,  
Vice-amiral d'escadre, Préfet maritime de l'Atlantique  
Commandant de zone maritime Atlantique  
Commandant de l'arrondissement maritime Atlantique



La France, avec ses partenaires européens, soutient les Etats riverains du golfe de Guinée pour construire une réponse cohérente face aux actes de brigandage et de piraterie dans cette zone.

*Amiral, vous exercez la triple fonction de commandant de la zone maritime Atlantique, commandant de l'arrondissement maritime Atlantique et préfet maritime de l'Atlantique. Pouvez-vous nous présenter ces trois missions ?*

Depuis le 31 août 2020, j'exerce en effet trois fonctions distinctes mais étroitement liées.

En tant que commandant de la zone maritime Atlantique, j'exerce le contrôle opérationnel des forces militaires qui opèrent sur ce théâtre. Ici comme partout ailleurs, nous observons un retour des jeux de puissances en mer, où nos compétiteurs stratégiques déploient leurs stratégies du « fait accompli » de manière de plus en plus décomplexée, aux dépens du droit international et de nos intérêts nationaux et européens.

Dans le Grand Nord par exemple, la fonte des glaces fait émerger pour la décennie qui s'ouvre, de nouvelles opportunités militaires, industrielles et commerciales qui attisent les convoitises ; dans ce contexte, il est nécessaire d'affirmer une présence française régulière dans la zone, comme nous l'avons fait pendant l'été 2020, avec trois bâtiments déployés simultanément.

Autre théâtre : le golfe de Guinée, qui connaît un accroissement des actes de brigandage et de piraterie. Cette zone est stratégique pour la France en raison d'intérêts économiques et de sa proxim-



ité avec la bande sahélo-saharienne. Nous y assurons auprès de nos partenaires africains une présence navale quasi permanente depuis trente ans au travers de la mission *Corymbe*. L'an dernier, nous avons assuré 462 jours de présence cumulée et réalisé 46 patrouilles conjointes.

Ces deux théâtres aux antipodes de ma zone de responsabilité ne doivent pas occulter le caractère éminemment stratégique de la protection de nos approches maritimes pour notre force de dissuasion.

La deuxième de mes fonctions est celle de commandant d'arrondissement maritime. À ce titre, je suis responsable des ports militaires et bases de la Marine nationale sur le littoral atlantique. Ma mission est d'assurer la coordination et la cohérence des soutiens mis au service des forces afin qu'elles répondent

efficacement aux engagements opérationnels que je leur confie. Ma présence aux deux extrémités de la chaîne est ainsi un gage de cohérence et d'efficacité.

Ma troisième fonction, la plus connue, est celle de préfet maritime, pour laquelle je peux m'appuyer non seulement sur les moyens militaires sous mes ordres, mais également sur l'ensemble des administrations et services qui opèrent en mer.

J'exerce cette fonction civile de délégué du Gouvernement en mer du Mont Saint-Michel à la frontière espagnole, soit 2 500 kilomètres de côtes.

Chaque jour, grâce aux moyens dont j'oriente et coordonne l'action, la cohabitation d'une multitude d'usages et d'acteurs est préservée, l'ordre public est garanti.





La traversée du BSAM Rhône était inédite : il s'agissait d'un 1<sup>er</sup> franchissement par un bâtiment de la Marine, sans brise-glace ni accompagnement.

►►► Lorsque malgré les actions de prévention, un drame en mer survient, je suis responsable du secours aux personnes et aux biens. Ces opérations de gestion de crise, où des vies sont en jeu, sont particulièrement délicates et nécessitent une grande réactivité. Et comme une catastrophe n'arrive jamais seule, au secours en mer succèdent souvent l'assistance aux navires en danger et, parfois, malheureusement la lutte contre les pollutions maritimes.

Parmi les acteurs dont je coordonne l'action, la SNSM réalise la majorité des sauvetages en mer, les douanes luttent plus particulièrement contre les trafics illicites, alors que les affaires maritimes assurent la majeure partie des actions de police des pêches ; ce sont ainsi, 11 600 personnes secourues en mer lors de quelque 2 500 interventions de la SNSM et 1 088 contrôles de pêches réalisés l'an passé dans ma zone de responsabilité.

Le Gouvernement me confie également la mission de veiller à la protection de l'environnement et au suivi des projets d'énergie marine renouvelable.

*Le 4 avril 2008, un luxueux trois-mâts de 88 mètres de long, Le Ponant, revenant d'une croisière aux Seychelles et faisant route vers la Méditerranée, est pris d'assaut à l'approche du golfe d'Aden par une douzaine de pirates somaliens équipés de fusils et de lance-roquettes à bord de deux embarcations rapides. Sur le voilier, affrété par un armateur français, se trouvent trente membres d'équipage, dont vingt-deux de nationalité française. Comment, depuis ce type d'attaques, vous êtes-vous mobilisés pour mieux*

### *répondre à la situation dans le golfe de Guinée ?*

La situation qui régnait au large de la Somalie est différente de celle que nous connaissons aujourd'hui dans le golfe de Guinée.

Au large de la Somalie, le phénomène de piraterie tirait profit de la faillite d'un État, qui n'était plus en mesure d'assumer sa souveraineté sur ses eaux. C'est dans ce contexte que l'Union européenne a lancé l'opération *Atalanta*, en 2008, qui a produit ses effets puisque depuis 2014, la piraterie est largement contenue dans cette zone.

Dans le golfe de Guinée, les menaces sont plurielles mais les États demeurent souverains : depuis plus de dix ans, les trafics de stupéfiants, la pêche illégale et la dissémination des groupes armés terroristes en provenance de la bande sahélo-saharienne font partie du paysage. Et la pression est loin de s'amenuiser ! Il s'agit pour nous de soutenir les gouvernements africains dans l'appropriation des défis posés par ces menaces et dans le combat engagé pour les contenir.

*Aujourd'hui, combien d'actes de piraterie sont-ils recensés dans cette zone ? Dans combien de cas des Français ou des navires battant pavillon français ont-ils été concernés par ces attaques ? Quel est le niveau actuel des risques ?*

Vous avez raison de revenir sur les chiffres car il fut longtemps difficile de caractériser l'ampleur de cette menace. C'est pourquoi la France a créé en 2016 le Maritime Information Cooperation and Awareness Center (MICA Center), qui fusionne l'information maritime sur

le plan mondial. Véritable centre d'expertise français dédié à la sûreté maritime, il assure tout autour du globe le suivi des actes de piraterie et de brigandage ; *via* l'accord franco-britannique « Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea » (MDAT GoG), il participe activement à la mise en alerte des moyens d'intervention dans cette zone.

Pour l'année en cours, le MICA Center a recensé 84 événements : 39 actes de brigandage (commis dans les eaux territoriales des États), 31 cas de piraterie (commis en haute mer) et 14 fausses alarmes. Pour trois de ces événements, des intérêts français sont impliqués.

### *Comment la réponse à ces attaques s'opère-t-elle dans le cadre de coopérations avec les pays limitrophes, de la Guinée jusqu'au Gabon ?*

La France, aux côtés de ses partenaires européens, soutient les États riverains du golfe de Guinée dans la construction d'une réponse capacitaire cohérente face à ces menaces. Partant du principe que connaissance et anticipation forment le socle de la prévention et de l'intervention, elle s'attache, depuis la signature des accords de Yaoundé en 2013, à développer les actions de coopération selon ces deux axes : améliorer l'accès à une information maritime de qualité d'une part (cf. supra) et renforcer le niveau opérationnel de ses partenaires africains d'autre part.

L'organisation d'exercices majeurs, comme *Grand African NEMO*, fait progressivement monter en compétence les marines et les centres opérationnels à terre. ■

# La Marine nationale, un rôle essentiel, de la sécurité à l'action diplomatique



Entretien avec **Amiral Pierre Vandier**,  
Chef d'état-major de la Marine



Par la diversité de ses capacités, la variété de ses missions, sa présence sur toutes les mers du monde, la Marine nationale agit sur un spectre plus large que ses homologues dans de nombreux pays.

## *Pouvez-vous nous rappeler la place de notre Marine nationale par rapport à ses homologues étrangers ?*

Classer les marines entre elles est aussi difficile que d'estimer précisément la valeur d'un bien immobilier, tant il y a de critères à prendre en compte. On peut confronter les tonnages, le nombre de marins, la qualité et la quantité des grandes unités qui les composent (sous-marins, frégates de premier rang...), tout en ajoutant des coefficients de pondération ou des points bonus si telle marine dispose d'une capacité dite « différenciante ». En ce qui concerne la Marine nationale, elle est moyenne sur le plan du tonnage : en 7<sup>e</sup> position, derrière l'Inde, elle compte environ 276 000 tonnes quand les États-Unis disposent de 3 320 000 tonnes, soit douze fois plus.

En revanche, considérant la diversité de ses capacités, la variété de ses missions, son niveau de technicité, et sa présence sur toutes les mers du monde, elle a sa place sur le podium. Combien de marines disposent de sous-marins à propulsion nucléaire lanceurs de missiles balistiques, un porte-avions à catapultes et brins d'arrêt, des frégates et sous-marins équipées de missiles de croisière, des moyens de lutte anti-sous-marine aussi sophistiqués que les nôtres ? Combien de marines sont présentes en permanence à la fois en Méditerranée, en Caraïbes, sur l'Atlantique, le Pacifique, l'océan Indien ? Combien de

marines ont emprunté le passage du Nord-Est, de la Norvège au détroit de Béring, en passant par l'Arctique russe ? Les Français n'en sont peut-être pas conscients, mais ils peuvent être fiers de leur armée de mer.

## *Comment cette puissance navale joue-t-elle un rôle majeur pour la diplomatie française ?*

En Indopacifique, inquiète de l'expansion chinoise, l'Australie cherche à se doter de moyens pour protéger ses intérêts. Après des décennies de relations délicates avec la France, elle a opéré un rapprochement inédit à la fin des années 1990, illustré en 2016 par la commande de douze sous-marins de nouvelle génération. La France, nation de l'Indopacifique, ancre ainsi sa présence, grâce à sa Marine, par le biais d'une relation durable et forte avec un poids lourd de la région.

La mission *Agénor* est une manifestation opérationnelle concrète du rôle joué par la Marine dans la diplomatie française. Volet militaire du projet politique porté par huit États européens, elle assure la sécurité de l'industrie maritime et la liberté de navigation dans le détroit d'Ormuz et le golfe d'Oman. La France est nation cadre de l'opération, qui s'appuie sur les Forces françaises stationnées aux Émirats arabes unis. Enfin, je ne m'appesantis pas sur le rôle implicite de la posture permanente de dissuasion nucléaire océanique dans le concert

des nations. Bien que ce n'en soit pas une conséquence directe, notons que les cinq membres permanents du Conseil de sécurité sont les seules nations dotées de telles capacités navales<sup>1</sup>.

## *Comment la mondialisation a-t-elle modifié ou amplifié le soutien de la Marine nationale aux politiques extérieures de la France ? Quelles sont actuellement les zones particulièrement en tension dans le monde où la présence de nos navires est indispensable ?*

La mondialisation est l'ouverture des économies nationales sur le marché mondial ; elle entraîne une interdépendance croissante des pays. Sachant que plus de 80 % du fret mondial est acheminé par la mer<sup>2</sup> – 11 milliards de tonnes de marchandises ont été déchargées d'un navire dans le monde en 2018<sup>3</sup> – et que les câbles sous-marins véhiculent environ 99 % des communications internationales, il est inutile de démontrer plus avant l'importance cruciale de l'action de la marine dans ce contexte. Elle doit sécuriser nos voies de communication, qui permettent d'assurer nos importations et nos exportations.

Les zones de tension sont multiples : la Méditerranée, par laquelle transite une part importante du trafic destiné à la France ou provenant d'un port français (20 % du trafic maritime français a transité par Marseille en 2018), connaît des turbulences fortes. Les crises libyenne, ►►



© enanuchit AdobeStock.com

►► syrienne, et à présent gréco-turque, rendent nécessaire la présence permanente de frégates françaises sur cette mer étroite. Dans le golfe de Guinée, les actes de piraterie et le pillage des réserves halieutiques rendent la situation critique pour les pays riverains.

Le détroit d'Ormuz est un passage stratégique en matière de transports, en particulier pour les hydrocarbures. Notre participation forte à la mission *Agénor* en atteste. Enfin, en mer de Chine méridionale, il est essentiel que la Marine nationale puisse manifester aussi souvent que possible l'attachement de la France aux principes de libre circulation en mer et au respect du droit international.

***Quels efforts seraient peut-être nécessaires au niveau de l'Europe afin que la France ne soit pas souvent seule, avec les Britanniques, à tenter de désamorcer des conflits ?***

Selon les mots de la ministre des Armées lors de son discours de rentrée, « *bâtir notre autonomie stratégique, c'est bâtir l'Europe de la défense. Car nous savons que pour protéger nos citoyens, nous avons grand besoin d'Europe* ».

Le projet européen ne progresse peut-être pas aussi rapidement qu'il le faudrait, mais plusieurs opérations récentes prouvent sa dynamique et le rôle de la France dans cet élan : l'opération *Agénor* dans le détroit d'Ormuz, mais aussi l'engagement des Européens au Sahel, à travers la mission EUTM, comme dans la *Task Force Takuba* à laquelle prend part la Marine, ou encore l'opération européenne *Irini* dont l'objet est de faire respecter l'embargo sur les armes décidé par le Conseil de sécurité des Nations unies, condition essentielle d'une stabilisation de la situation en Libye.

***Comment la Marine nationale contribue-t-elle aussi à la lutte contre les trafics en mer et au secours aux personnes ?***

La Marine est nativement et quotidiennement engagée dans les missions de sécurité au titre de l'action de l'État en mer, dans ses zones de souveraineté métropolitaines et ultramarines. Celles-ci couvrent un large périmètre, comme la souveraineté et la protection des intérêts nationaux, la sécurité et la sûreté maritime ou la lutte contre les activités illicites. Pour les réaliser, l'État s'appuie sur l'ensemble des administrations compétentes disposant de capacités d'intervention en

mer : affaires maritimes, douanes, police aux frontières, gendarmerie, marine nationale. Il confie au représentant de l'État en mer (préfet maritime ou délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer) le pouvoir de coordonner la réponse de l'État dans le cadre de ces missions.

La Marine, qui dispose de capacités duales d'information et d'intervention hauturière, s'appuie à la fois sur ses capacités côtières (sémaphores, patrouilleurs, hélicoptères, avions de surveillance) et sur ses moyens plus lourds pour l'intervention au large. Elle intègre les forces de la gendarmerie maritime (1 157 personnes réparties sur le territoire).

Pour l'année 2020, au 31 juillet 2020, l'action de la Marine a permis d'assister ou secourir 9 112 personnes (dont 5 353 migrants), remorquer 9 navires de charge, neutraliser 1 171 munitions historiques (bombes ou mines découvertes sur le littoral), détecter 51 pollutions, dérouter 91 navires de pêche, saisir 44,8 tonnes de poissons et 115 km de filets, 4,6 tonnes de cannabis et 28 kg de cocaïne, assurer la protection de 38 traversées de navires à passagers par des équipes dédiées. ■

1 L'Inde dispose d'un SNLE *Arihant*, considéré comme une plateforme d'entraînement et d'essais en vue de la constitution d'une composante stratégique de SNLE. La deuxième unité du programme, le SNLE *Arighat*, devrait être admise au service actif cette année. L'Inde n'est donc pas en mesure d'assurer une posture permanente de dissuasion nucléaire océanique.

2 ITF Transport Outlook 2015 (OCDE).

3 CNUCED.



# Prévenir les logiques unilatérales



Entretien avec **Alice Guitton**,  
Directrice générale des relations internationales et de la stratégie  
du ministère des Armées



La France dispose de sept territoires d'outre-mer en Indopacifique. Avec 1,6 million de citoyens français ils lui confèrent plus de 80 % de sa zone économique exclusive<sup>(1)</sup>. Elle est, à ce titre, une puissance souveraine de la région.

## Quelles sont les priorités de la France en Indopacifique ?

Les ambitions de la France dans cet espace, important pour son économie, sont avant tout de préserver son influence et sa capacité d'action, afin de maintenir un environnement sécuritaire propice à ses activités et celles de ses partenaires. La publication d'une stratégie de défense s'inscrit dans cette logique.

Cette stratégie a pour premier objectif la protection et la défense des citoyens et territoires français. La France cherche, ensuite, à contribuer à la sécurité des espaces régionaux entourant ses outre-mer, à préserver un accès libre et ouvert aux espaces communs et à renforcer les dispositifs multilatéraux indispensables au maintien de la stabilité régionale. Enfin, elle souhaite mieux se préparer aux défis sécuritaires que posera nécessairement le changement climatique.

## Quelles sont nos forces militaires en présence sur cette zone ?

La France est le seul État européen maintenant un dispositif militaire permanent dans la région, lequel assure une présence constante sur les deux océans. Nos forces de présence et de souveraineté sont appuyées par le déploiement régulier de moyens métropolitains. Des frégates françaises traversent ainsi

la mer de Chine méridionale deux fois par an en moyenne, pour y démontrer l'attachement de la France au respect de la liberté de navigation.

La présence française s'appuie, en outre, sur une tradition ancienne de coopération. Les partenariats stratégiques que nous entretenons avec les États-Unis, l'Inde, l'Australie et le Japon sont indispensables afin de préserver la stabilité régionale et prévenir les logiques unilatérales. La France développe également ses coopérations dans l'ensemble de la région, où elle accompagne ses partenaires dans des domaines clés pour leur autonomie stratégique.

Enfin, la France encourage fortement ses partenaires européens à contribuer à la sécurité et à la stabilité régionale. La récente publication d'une stratégie allemande pour l'Indopacifique est un signal très positif, dans la perspective d'aboutir, à terme, à une vision stratégique commune pour l'Union européenne.

## Quelles sont les tensions pouvant exister ?

Nous constatons une dégradation du contexte sécuritaire régional. Après plusieurs décennies de montée en puissance, le régime chinois déploie aujourd'hui son influence à l'international, provoquant

une modification en profondeur des équilibres régionaux. Cette attitude se heurte directement aux intérêts américains, conduisant ainsi les États-Unis à accélérer leur basculement stratégique vers l'Asie. La crise sanitaire liée au covid 19 est venue aggraver cette situation. Elle a également donné lieu à une intensification rapide des tensions entre la Chine et certains de nos partenaires, notamment l'Inde et l'Australie.

La compétition sino-américaine se superpose à une mosaïque de tensions existantes : les conflits territoriaux et les crises de prolifération nucléaire, les menaces transnationales et, désormais, les conséquences sécuritaires du changement climatique continuent de déstabiliser ce vaste espace. On assiste, dans le même temps, à un effort global d'armement dans l'ensemble de la zone, qui, combiné avec la reconfiguration des équilibres stratégiques, accroît les incertitudes.

Nous sommes particulièrement inquiets de constater un recours plus systématique à des moyens d'intimidation stratégique dont le spectre s'élargit. L'usage plus fréquent des espaces communs, comme le spatial et le numérique comme champs de confrontation, attire également toute notre attention. Cette dynamique renforce le phénomène de divergence des intérêts entre les États, dans une région déjà marquée par un recul du droit international et des mécanismes multilatéraux. ■



(1) La Zone économique exclusive (ZEE) de la France représente 10,2 millions de kilomètres carrés, ce qui n'inclut pas la ZEE et les extensions du plateau continental (zone sous souveraineté qui ne confère pas les mêmes droits à la France sur la colonne d'eau).

# Mieux prévenir les accidents en mer



Entretien avec **Emmanuel de Oliveira**,  
Président de la Société nationale de sauvetage en mer



Le fonctionnement de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) repose essentiellement sur la générosité du public et des mécènes. Les ressources privées représentent 80 % du total des ressources collectées. Ses 150 000 donateurs sont essentiels, au regard des millions de personnes qui peuvent avoir besoin des sauveteurs.

**Pouvez-vous rappeler le premier rôle de la SNSM dans le secours des personnes qui naviguent et se retrouvent en difficulté ?**

La SNSM est une association loi 1901 reconnue d'utilité publique qui regroupe 8 500 bénévoles au service du secours en mer. Elle assure une mission régalienne et a pour vocation de secourir bénévolement et gratuitement toute personne en danger en mer et sur les côtes, en France métropolitaine et en Outre-mer.

Elle est la seule institution qui dispose des compétences et qualifications nécessaires pour intervenir conjointement depuis la plage jusqu'au large avec ses sauveteurs embarqués rattachés aux stations de sauvetage et ses nageurs sauveteurs déployés dans les postes de secours lors de la saison estivale.

Avec plus de 50 % des sauvetages en mer réalisés, la SNSM est l'un des premiers maillons de la chaîne des secours en mer. Répartis dans 214 stations de sauvetage sur tout le littoral, les sauveteurs appareillent sur alerte des Cross en moins de 20 minutes, 24 h / 24, 365 jours par an et par tous les temps. 263 postes de secours SNSM sont également déployés sur les plages l'été, et les nageurs sauveteurs comme les sauveteurs embarqués sont formés pendant toute l'année dans les 32 centres de formation et d'intervention SNSM répartis dans toute la France, et au pôle national de formation basé à Saint-Nazaire.

**Quels comportements irritent les bénévoles qui pour sauver des personnes, doivent parfois prendre des risques ?**

À de très rares exceptions, les personnes auprès desquelles nous intervenons ne se comportent pas intentionnellement de manière dangereuse, en revanche nos sauveteurs sont plutôt confrontés à des comportements relevant de la négligence ou d'une méconnaissance du milieu marin les entraînant à ne pas bien anticiper toutes les éventualités. En 2019, les sauveteurs en mer ont pris en charge près de 37 000 personnes, dont plus de 10 000 en mer. Le nombre d'interventions augmente chaque année auprès des plaisanciers et utilisateurs de moyens nautiques légers tandis que les interventions auprès des professionnels de la mer sont en recul.

La SNSM, forte de son expertise, s'attache à prévenir le grand public des risques en mer et des mesures de bon sens à adopter en mer et sur les plages. Les incidents ou accidents impliquant des pratiquants de loisirs nautiques (tels

que le kite surf, le paddle, ou encore la planche à voile) requérant l'intervention de la SNSM sont désormais dans le top 3 des sauvetages réalisés par les sauveteurs en mer, derrière les avaries et les échouements, souvent liés à une méconnaissance du secteur géographique.

La météo est le facteur environnemental primordial à vérifier avant de prendre la mer, de la même façon qu'il est indispensable de bien vérifier son matériel avant d'embarquer, afin d'éviter les pannes et accidents. Une part significative de nos interventions est également due ou complexifiée par les difficultés ou l'impossibilité de localiser précisément les personnes signalées disparues et de communiquer avec elles. S'équiper d'un moyen de localisation, carte, GPS ou balise, et d'un moyen de communication nous éviterait ainsi qu'aux familles beaucoup de tracas. Enfin, nous recommandons le port du gilet de sauvetage en mer en toute circonstance. ■

©Alain Lobby



Île de Groix, vedette SNS 147 N. D du Calme.



# Sécurité maritime : une approche globale



Entretien avec **Thierry Coquil**,  
Directeur des affaires maritimes au ministère de la Transition  
écologique et solidaire

La sécurité maritime, avec l'environnement et l'emploi, est l'un des trois points focaux de la direction des affaires maritimes. En matière de sécurité, le projet de transformation, « Affaires maritimes 2022 » optimise les organisations et les outils.

## Quel est le rôle des affaires maritimes en termes de sécurité maritime ?

Presque tous les services de la direction y contribuent, qu'il s'agisse : d'établir des règles de conception et d'exploitation des navires ou de les négocier au niveau international ou européen ; de définir les référentiels de qualification professionnelle et de délivrer les titres correspondants ; de former des marins dans les lycées maritimes ou à l'ENSM ; d'élaborer des normes de travail notamment en termes de temps de repos ; de prévenir les risques au travail ; d'évaluer l'aptitude médicale des marins ; de délivrer des permis plaisance ou d'immatriculer des bateaux ; de surveiller les grands couloirs de navigation ; de baliser l'accès aux ports ; d'assister les navires pour prévenir une avarie ou de coordonner les secours, etc.

Cette approche globale de la sécurité maritime est l'une des marques de fabrique de notre organisation française, très intégrée.

Approche globale en termes de leviers à actionner pour parvenir à la sécurité maritime, mais aussi en termes de finalités. Initialement axée sur les biens puis les personnes, la sécurité maritime est devenue à partir des années 1960 un enjeu majeur de protection de l'environnement. Les marées noires à répétition ont marqué les esprits et des mesures ont été prises pour réduire cet impact, avec succès. Les mesures de prévention et de responsabilisation des acteurs ont été déterminantes, plus encore que le renforcement des moyens de gestion des crises.

Approche globale également en termes de périmètre, puisqu'il ne s'agit pas seulement, contrairement à beaucoup de pays voisins, de gérer la sécurité des navires de commerce, mais aussi de ceux de pêche, de services côtiers, quel que soit le statut du marin, de plaisance et des loisirs nautiques.

Les enjeux de sûreté sont également pris en compte lorsqu'il s'agit, en coordination avec les autres forces de l'État, de prévenir les actes malveillants à bord des navires ou les risques de cybersécurité.

## Quels sont les projets en cours ?

Le projet de modernisation et de transformation « Affaires maritimes 2022 » actualise nos organisations et outils en matière de sécurité maritime sur plusieurs plans, avec :

- la création d'une sous-direction dédiée à la sécurité et à la transition écologique des navires ;
- l'extension des délégations aux sociétés de classification pour les navires supérieurs à 80 mètres et une inspection par ciblage pour les navires inférieurs à 80 mètres ;
- une refonte des référentiels de construction des navires dans un cadre unique, qui ouvre les possibilités d'innovation ;
- la création de brevets adaptés pour les services côtiers n'embarquant pas de marins ENIM et la reconnaissance de l'existence de ces activités, permettant leur déclaration et leur contrôle ;

- l'adaptation des règles d'embarquement des jeunes et des stages de découverte ;
- la réorganisation des services de balisage et la modernisation de leurs moyens nautiques ;
- la modernisation des moyens des Cross en matière d'équipements (projets Seamis, radars, AIS, VHF/MHF-IP, etc.) et le développement, à titre expérimental, d'un système de prédiction des accidents basé sur l'analyse des cinématiques des navires et de l'intelligence artificielle.

## Quelle est l'actualité internationale ?

Nous continuons d'agir pour faire progresser la réglementation sur plusieurs champs : le renforcement des exigences en matière de lutte contre les incendies, la prise en compte du gigantisme des navires, les pertes de conteneurs, le transport des marchandises dangereuses ou nocives, les conditions de remorquage des navires, les possibilités d'inspection des navires de pêche, ou encore l'actualisation des qualifications STCW. ■

1. Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (norme de formation des gens de mer)

