

CONCOURS PROFESSIONNEL POUR L'ACCÈS AU GRADE DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR PRINCIPAL DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

SESSION 2024

Spécialité Navigation, Sécurité Maritime et Gestion de la ressource halieutique et des espaces marin et littoral

Épreuve écrite d'admissibilité n° 1 : questionnaire			
Durée : 2h00	Coefficient : 3	Dossier documentaire : 15 pages	Document complet : 17 pages

Epreuve n° 1 : répondre, par un court développement, à une série de deux à quatre questions à partir d'un dossier comportant des documents relatifs aux politiques publiques portées par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

Toute note strictement inférieure à 6 sur 20 est éliminatoire.

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

Modèle CMEN v2 (IMPORTÉ)

Nom de famille : N O M

Prénom(s) : P R E N O M

Numéro d'inscription : 3 5 7 Né(e) le : 2 7 / 0 3 / 1 9 7 7

- Le bandeau situé en haut de chacune des feuilles de composition doit être rempli en totalité (**code concours, code épreuve, spécialité, y compris le numéro d'inscription communiqué dans votre convocation**).
- L'usage de la calculatrice, d'un dictionnaire, de tout autre document est interdit. (Les candidats ne doivent pas faire de marge sur leur copie).
- Les copies devront être correctement paginées. Pagination d'une copie double sur 4 (1/4, 2/4, ...), deux copies doubles sur 8 (1/8, 2/8, ...), etc.
- **Aucun signe distinctif ne doit apparaître dans la copie** : nom ou nom fictif, signature, paraphe et symboles sont interdits.
- Seul l'usage d'un stylo à bille noir ou bleu est autorisé (feutre et stylo friction sont interdits). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou souligner, pouvant être considérée comme un signe distinctif, est proscrite.
- **Aucun liquide blanc ni ruban correcteur ne doit être employé** (une telle utilisation empêcherait la correction de la copie). **Toute correction se fait par rature**, de préférence à la règle.
- Les feuilles de brouillon, ou tout autre document, ne sont pas considérées comme faisant partie de la copie et ne feront pas l'objet d'une correction. Ils ne doivent pas être joints à la copie.

Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner une sanction par le jury.

Liste des documents

DOCUMENT n° 1 (2 pages)	Code rural et de la pêche maritime. Articles R.911-3 et R.911-4.	Pages 3 à 4
DOCUMENT n° 2 (2 pages)	Publication de l'Institut des Hautes Etudes du Ministère de l'Intérieur (IHEMI) du 8 décembre 2023.	Pages 5 à 6
DOCUMENT n° 3 (5 pages)	Publication de la Fondation Charles De Gaulle du 24 mai 2021.	Pages 7 à 11
DOCUMENT n° 4 (2 pages)	Publication du Musée National de la Marine du 24 janvier 2023.	Pages 12 à 13
DOCUMENT n° 5 (4 pages)	Publication de l'Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR) n°258 de février 2024.	Pages 14 à 17

Consignes aux candidats

Il n'est pas exigé des candidats qu'ils répondent en suivant l'ordre de présentation des questions posées. Une attention toute particulière devra être portée par les candidats à la qualité de la rédaction et de l'orthographe de leurs réponses aux questions posées.

Questions

Question 1 : Décrivez la typologie et la délimitation des espaces maritimes (5 points).

Question 2 : Décrivez les enjeux des espaces maritimes (7,5 points).

Question 3 : Décrivez la gouvernance française sur les espaces maritimes (7,5 points).

Création DÉCRET n°2014-1608 du 26 décembre 2014 - art.

I. - L'autorité administrative de l'Etat compétente pour prendre les mesures d'application du présent livre est, sauf désignation particulière :

1° Le préfet de la région Haute-Normandie pour les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Haute-Normandie et Basse-Normandie ainsi que pour l'ensemble des eaux sous souveraineté ou juridiction française comprises entre la ligne séparative des eaux sous souveraineté ou juridiction française et belge au Nord-Est et à l'Ouest une ligne partant de la limite séparative des départements de la Manche et d'Ille-et-Vilaine et joignant les points suivants (système géodésique WGS84) :

- a) Point A : 48° 37'40" N - ; 01° 34'00" W ;
- b) Point B : 48° 49'00" N - ; 01° 49'00" W ;
- c) Point C : 48° 53'00" N - ; 02° 20'00" W, puis à partir du point C allant en direction d'un point de coordonnée 50° 02'00" N et 05° 40'00" W ;

2° Le préfet de la région Bretagne pour l'ensemble de sa zone de compétence terrestre ainsi que pour l'ensemble des eaux sous souveraineté ou juridiction française comprises entre la limite Ouest définie ci-dessus et une ligne partant de la limite séparative des départements du Morbihan et de la Loire-Atlantique et passant par les points de coordonnées suivants :

- a) Point A : 47° 26'05" N - ; 02° 28'00" W ;
- b) Point B : 47° 25'17" N - ; 02° 40'00" W ;
- c) Point C : 47° 18'48" N - ; 02° 40'00" W ;
- d) Point D : 47° 04'42" N - ; 03° 04'18" W, et de ce point plein Ouest ;

3° Le préfet de la région Pays de la Loire pour l'ensemble de sa zone de compétence terrestre ainsi que pour l'ensemble des eaux sous souveraineté ou juridiction française comprises entre, d'une part, une ligne partant de la limite séparative des départements du Morbihan et de la Loire-Atlantique et passant par les points A, B, C et D définis au 2° et, d'autre part, une ligne partant de la limite séparative des départements de la Vendée et de la Charente-Maritime et joignant les points de coordonnées suivants :

- a) Point A : 46° 15'30" N - ; 01° 12'00" W ;
- b) Point B : 46° 15'30" N - ; 01° 17'30" W ;
- c) Point C : 46° 20'30" N (parallèle de la pointe du Grouin du Cou) - 01° 35'30" W, et de ce point plein Ouest ;

4° Le préfet de la région Aquitaine pour les régions Poitou-Charentes et Aquitaine ainsi que pour l'ensemble des eaux sous souveraineté ou juridiction française comprises entre, d'une part, une ligne partant de la limite séparative des départements de la Vendée et de la Charente-Maritime et passant par les points A, B et C définis au 3° et, d'autre part, la ligne séparative des eaux sous souveraineté ou juridiction française et espagnole ;

5° Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour les régions Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi que pour l'ensemble des eaux sous souveraineté ou juridiction française comprises entre la ligne séparative des eaux sous souveraineté ou juridiction française et espagnole à l'Ouest, et la ligne séparative des eaux sous souveraineté ou juridiction française et italienne à l'Est, à l'exception des eaux territoriales autour de la Corse et des eaux sous souveraineté ou juridiction monégasque ;

6° Le préfet de Corse pour sa zone de compétence terrestre ainsi que pour les eaux territoriales autour de la Corse ;

7° Dans les autres régions, le préfet de région et, à Paris, le préfet de police ;

8° Le préfet en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique, à La Réunion et à Mayotte ainsi que pour l'ensemble des eaux sous souveraineté ou juridiction française au large de ces collectivités.

II. - Dans les autres collectivités territoriales d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie, l'autorité administrative de l'Etat compétente pour prendre celles des mesures d'application du présent livre qui relèvent de la compétence de l'Etat est, sauf dérogation particulière :

- 1° A Saint-Barthélemy et à Saint-Martin, le représentant de l'Etat dans les collectivités de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin ;
- 2° A Saint-Pierre-et-Miquelon, le préfet ;
- 3° En Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, le haut-commissaire de la République ;
- 4° A Wallis-et-Futuna, le préfet, administrateur supérieur ;
- 5° Dans les Terres australes et antarctiques françaises, le préfet, administrateur supérieur ;
- 6° Pour l'île de Clipperton, le haut-commissaire de la République en Polynésie française.

III. - Lorsque la zone géographique concernée par les mesures d'application du présent livre ne relève pas d'une autorité administrative de l'Etat au plan local,

ou relève de plusieurs autorités administratives de l'État au plan local, ces mesures sont prises par arrêté du ministre chargé des pêches maritimes et de l'aquaculture marine.

ARTICLE R*911-4

Création DÉCRET n°2014-1608 du 26 décembre 2014 - art.

Les autorités administratives désignées à l'article R.911-3 sont responsables de la police des pêches en mer et à terre. Elles animent et coordonnent l'action des services de l'État dans ce domaine. Elles planifient et mettent en œuvre les contrôles.

08 décembre 2023

Cet article a été écrit par Benoit de Guibert, contre-amiral adjoint et secrétaire général adjoint de la Mer. Il est issu du n°57 des Cahiers de la sécurité et de la justice.

Le 3 juillet 2022 au lever du jour, à 112 miles nautiques au nord-est de la Guadeloupe, une opération d'interception du navire d'intérêt *Silbermoewe* a été conduite par la Marine nationale dans le cadre des dispositions de l'article 17 de la convention de Vienne, avec l'accord des autorités compétentes allemandes. L'arraisonnement du navire, dans des conditions de mer difficiles, permet de découvrir à l'issue de la fouille dix-huit ballots de stupéfiants testés positifs à la cocaïne. La quantité finale de stupéfiants s'élève à 445 kg de cocaïne. 9800€ et 1400 US\$ sont également découverts à bord. Les autorités allemandes ayant renoncé à leur compétence juridictionnelle, les deux membres d'équipage font désormais l'objet d'une procédure judiciaire française.

Cette situation opérationnelle est rendue possible hors des eaux sous juridiction française 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 mer¹ : eaux intérieures, mer territoriale, zone contiguë, zone économique exclusive, haute mer.

De manière très concrète, l'action de l'État en mer repose sur quarante-cinq missions définies par un arrêté du Premier ministre du 22 mars 2007, qui confère un très large spectre d'actions au représentant de l'État en mer : de la défense des droits souverains et des intérêts de la nation jusqu'au maintien de l'ordre public, de la sauvegarde des personnes et des biens, en passant par la protection de l'environnement et la lutte contre les activités illicites.

Pour accomplir ces missions, la France a choisi de ne pas créer de corps de garde-côtes, comme celui des garde-côtes états-unis (United States Coast Guard), afin d'éviter le risque d'une duplication des moyens et d'une dispersion de la cohérence de

l'action de l'État, et a préféré le modèle d'une »"fonction garde-côtes". Ce concept français d'AEM privilégie ainsi une logique de métier : les administrations travaillant en mer et dotées des capacités opérationnelles et des compétences spécialisées², rassemblées depuis 2010 au sein de la fonction garde-côtes, exercent leurs missions sous la coordination d'une autorité unique, laquelle est en métropole le préfet maritime et outre-mer le délégué du Gouvernement pour l'AEM.

C'est la deuxième grande particularité de ce modèle : le préfet maritime et le préfet délégué du Gouvernement pour l'AEM, représentants de l'État en mer et donc de la Première ministre et des membres du Gouvernement³, sont les responsables de l'AEM dans leurs zones maritimes respectives (voir la carte). Au bilan, aucune goutte d'eau salée sur la planète n'échappe ainsi 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 secrétaire général de la Mer lui confère la direction et la coordination de cette organisation⁴.

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 interadministrations 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 secrétariat général de la mer. L'AEM recouvre ainsi une multitude de domaines, à l'image

de la diversité du monde maritime : économique (le sujet d'actualité de la production d'énergie en mer), humain (les loisirs nautiques étant de plus en plus attirants), ou environnemental, avec parfois des prises de conscience douloureuses (du naufrage de l'*Amoco Cadiz* à celui du *Grande America*, en passant par celui de l'*Erika*).

Hier « simple » préfet de l'urgence, le préfet maritime a régulièrement vu rentrer dans ses attributions celles 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, toutes ces évolutions traduisant un durcissement des missions de l'AEM. Pour l'accomplissement opérationnel de ces missions de police en mer, les administrations sont ainsi amenées à recourir à des moyens de coercition⁵ pouvant aller jusqu'au tir au but⁶ sur un navire refusant d'obtempérer aux injonctions de stopper. L'autorisation de conduire de telles opérations relève de la Première ministre, qui seule peut en donner délégation au représentant de l'État en mer.

Dans un tout autre registre, le représentant de l'État en mer est aujourd'hui investi de responsabilités de régulation et d'organisation 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 équipe 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 les exigences des éléments marins, changeants et hostiles.

Pour être pleinement efficace, l'organisation de l'action de l'État en mer, compte tenu de la diversité de ses missions, est tournée vers les grandes priorités régulièrement fixées et ajustées en comité directeur de la fonction garde-côtes, sous la présidence de la Première ministre :

- adaptation des moyens affectés 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 ;
- maintien d'une capacité de réponse aux pollutions marines majeures et leur prévention ;
- renforcement de la sûreté maritime et portuaire, de manière à prendre en compte la menace terroriste et à endiguer le trafic de stupéfiants croissant dans les ports ;
- poursuite et renforcement de la lutte contre toutes les activités illicites par voie maritime, particulièrement le trafic de stupéfiants et la traite des êtres humains ;
- protection de la ressource halieutique, en luttant contre toutes les activités de pêche illégale ;
- surveillance des activités maritimes pour la protection de l'environnement, notamment dans les aires marines protégées, qui représentent 33 % des espaces maritimes français.

L'action de l'État en mer à la française est ainsi efficace, car elle a su s'adapter aux exigences des caractéristiques maritimes nationales, à ses évolutions, et elle offre la possibilité de renforcer la mutualisation des moyens afin d'œuvrer toujours plus efficacement à budgets constants. Le secrétariat général de la mer en est un acteur prépondérant, les affaires publiques de la mer étant par nature éminemment interministérielles.

Notes

(1) CNUDM III, dite de Montego Bay, entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

(2) Marine nationale dont Gendarmerie maritime, Affaires maritimes, Douanes, 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.

(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.

(6) Article R1521-5 du Code de la défense.

LES ESPACES MARITIMES DE LA FRANCE, UNE LONGUE HISTOIRE ET UN ENJEU MAJEUR

par Jean-Marie Dedeyan

Vice-président de la Fondation Charles de Gaulle

À différentes occasions le général de Gaulle a évoqué la mer qui, dans sa pensée comme dans ses propos, n'a jamais été négligée. N'a-t-il pas décidé, en 1967, de créer le CNEXO (Centre National pour l'Exploitation des Océans), prononcé différentes allocutions au fil desquelles il a souligné l'importance de la mer «vecteur de notre ravitaillement...», «sanctuaire de notre force navale de dissuasion...», «source de richesse...» et «sauvegarde de l'humanité...» ? N'a-t-il pas affirmé, le 25 janvier 1969 à l'Ecole militaire, le destin maritime de la France en déclarant que « l'activité des hommes se tournera de plus en plus vers la recherche et l'exploitation de la mer, que les ambitions des Etats chercheront à dominer afin d'en contrôler l'activité et les ressources » ?

Cinquante ans plus tard, cette déclaration est devenue réalité. La géopolitique des terres est désormais indissociable d'une géopolitique des mers : la terre est recouverte à 70 % par la mer, la moitié de la population du monde s'est installée sur le littoral ou à proximité et 90 % des échanges mondiaux sont réalisés par mer.

Jusqu'à 2015, l'espace maritime français couvrait un peu plus de 10 millions de km². Cette superficie atteint désormais 10 911 823 km² par application d'un accord international d'extension du plateau continental des pays côtiers élaboré sous l'égide de l'ONU et conclu en 1982 à Montego Bay (Jamaïque).

La France a-t-elle les moyens de ses responsabilités ? Est-elle en mesure de garantir la souveraineté de son espace maritime, de mieux gérer les ressources de ses océans et d'en tirer parti pour l'avenir de ses jeunes générations ? Tel est l'objet d'un des prochains « Dossiers » dont la Fondation Charles de Gaulle vient d'entreprendre la préparation avec la collaboration d'experts et de responsables professionnels ayant chacun une réelle connaissance et une solide expérience face aux différents enjeux et défis de l'espace maritime français.

Dans la vive compétition mondiale dont les ressources océaniques et la sécurisation des intérêts nationaux sont aujourd'hui l'enjeu, la France dispose d'atouts pour confirmer et développer sa vocation maritime mondiale. Il importe qu'elle s'en donne les moyens.

Ce sera l'objet des propositions des différents experts et responsables professionnels avec lesquels, comme nous l'avons fait récemment sur la Participation, la Fondation Charles de Gaulle engage une réflexion.

Cette réflexion s'inscrit dans la perspective d'une exigence de progrès et d'ouverture sur l'avenir de notre pays et de ses futures générations, indissociables de notre ambition nationale et de notre rôle dans une Europe dont le réalisme doit tendre à mettre en œuvre les moyens, notamment industriels et technologiques, d'une autonomie stratégique pour défendre ses intérêts et assurer son futur.

I. L'espace maritime, une longue histoire pour la France

– Puissance économique, diplomatique et linguistique, la France, dont la superficie terrestre est de 640 000 km² (métropole et territoires ultramarins inclus) dispose d'un espace maritime de près de 11 millions de km² qui lui permet d'être présente sur quatre continents. 97 % de cet espace sont répartis autour de ses départements et territoires d'outre-mer dont la population atteint 2,8 millions d'habitants et 785 des 36 000 communes françaises sont situées en bordure de mer.

Jusqu'en 1982 l'organisation territoriale et étatique de la France était conçue pour assurer la défense de ses intérêts économiques dans une bande côtière de 12 milles marins (22 km) qui correspondait jadis à la portée de boulet d'un gros canon. La Convention internationale des Nations Unies sur le droit de la mer négociée en 1982 à Montego Bay (Jamaïque) a

entraîné l'extension des zones économiques sur lesquelles un Etat côtier exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources. La France a ratifié la convention. Les Etats-Unis ne l'ont pas signée mais en sont aujourd'hui les défenseurs et la Chine, qui l'a ratifiée, ne cesse d'en violer les dispositions.

Évolution des ZEE depuis la convention de Montego Bay

Jusqu'en 2015, notre pays a, ainsi, disposé d'une zone maritime exclusive d'un peu plus de 10 millions de km². Puis, la convention de Montego Bay permettant aux pays côtiers d'étendre leur plateau continental au-delà des 200 milles marins (environ 370 km) de leur ZEE – jusqu'à une limite maximale de 350 milles – s'ils démontrent (études géologiques à l'appui) que leur territoire terrestre se prolonge sur le fond des océans, des demandes d'extension ont été présentées par différents signataires.

– En application de cette convention, entrée en vigueur en 1994, la France a obtenu une extension de 579 000 km² dont les limites ont été fixées par quatre décrets publiés en septembre 2015 : 423 000 km² au large des îles Kerguelen, 76 000 km² au large de la Nouvelle Calédonie, 72 000 km² au large de la Guyane et 8 000 km² au large de la Martinique et de la Guadeloupe.

– Puis la Commission des Limites du Plateau Territorial constituée dans le cadre de l'ONU a donné, en juin 2020, son aval à une nouvelle extension du domaine maritime français, de 58 121 km² au large de La Réunion et de 93 202 km² au large des îles Saint-Paul et Amsterdam, dans les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), collectivité *sui generis* créée par la loi du 6 août 1955 et inscrite dans l'article 72-3 de la constitution française.

– En 2021, notre espace maritime atteint ainsi 10 911 823 km². Au-delà du romantisme du soleil qui ne se couche jamais, si toutes les demandes présentées par la France qui restent encore à examiner (archipel des Crozet, Wallis et Futuna, Saint-Pierre et Miquelon, Terre Adélie) sont validées par la Commission, le domaine maritime français pourrait

prochainement dépasser 11 millions de km² et permettre, ainsi, à notre pays d'exercer sa souveraineté sur le premier espace maritime du monde, devant les Etats-Unis (11,4 millions de km²) et avec des fonds marins et des sous-sols lui procurant pour l'avenir d'importantes possibilités de recherche et d'exploitation de matières premières.

II. Les défis de souveraineté de nos espaces maritimes entre tensions et convoitise dans un monde compliqué

– Les contestations sur les lignes de partage et les convoitises ne manquent pas (sur les îles éparses, Mayotte, Saint-Pierre et Miquelon, Clipperton, sur l'extension de certaines ZEE, manœuvres de bâtiments militaires étrangers, intrusion de drones sous-marins dans les eaux françaises, etc.). Ces actions et tentatives litigieuses portant sur la légitimité et la portée des conventions internationales, la souveraineté de la France est donc menacée dans une partie de ses espaces maritimes.

– Des espaces essentiels pour la pêche, l'exploration du sous-sol, l'approvisionnement en énergies, en matières premières, l'exportation de produits finis, l'environnement, la recherche scientifique... Une étude de l'IFREMER a montré en 2010 les enjeux et potentiels économiques de ces zones.

– Des routes maritimes qui sont « les autoroutes de la mondialisation » et la perspective de nouvelles routes au nord pour réduire les trajets et éviter le passage par Suez ou Panama.

– Des espaces nécessitant une surveillance militaire en raison de la vulnérabilité de certaines zones (convoitise, piraterie, terrorisme, sécurité internationale, pollutions)

– Dans son « rapport annuel sur la liberté de circulation », le ministère de la Défense des Etats-Unis dénombrait en 2019 près de 40 « revendications maritimes excessives » de la part d'une vingtaine d'Etats : Iran, Turquie, Oman, Tunisie, Roumanie, Brésil, Equateur, Maldives, Malaisie, Indonésie...

La Chine, pour sa part, s'efforce d'effectuer périodiquement des manœuvres navales, de déployer ses flottilles de pêche, de dissuader certains bâtiments étrangers de passer dans les eaux internationales qu'elle conteste et d'envoyer des drones sous-marins faire de la cartographie et de l'observation, voire de l'espionnage ou du sabotage de câbles sous-marins (90 % de l'internet mondial emprunte ce type de réseau).

Sa ZEE étant réduite en raison des droits des îles voisines qui ne lui appartiennent pas, les dirigeants chinois cherchent à établir *de facto* des droits sur la partie sud de la mer de Chine (à l'intérieur d'une « ligne en 9 traits » tracée unilatéralement en 1947 et qui, depuis Taiwan, longe les Philippines, Brunei, l'Indonésie, la Malaisie et le Vietnam). Récemment, le rapport annuel du Conseil national du renseignement américain et différents ouvrages de spécialistes dont celui d'Elliot Ackerman (officier passé par Maison Blanche) et de l'ancien commandant en chef de l'OTAN, l'amiral James Stavridis «2034 : a novel of the next world war» ont à nouveau évoqué ce risque grandissant d'un resserrement de l'emprise de Pékin sur la mer de Chine, par où transite le tiers du commerce mondial.

III. Les enjeux et perspectives

La France dispose d'un potentiel maritime encore trop sous-estimé. Les enjeux et les opportunités sont multiples :

– **Ecologiques et environnementaux** : Les espaces maritimes sont vulnérables. Les mers et les océans sont des écosystèmes fragiles soumis à de nombreuses pressions : érosions, concentration de déchets, pollutions, marées noires, surpêche, disparition d'espèces ...Les mesures de protection se multiplient. Les aires marines protégées couvrent désormais 7,3 % de la surface du globe.

La France dispose de 9 parcs naturels marins dans ses eaux métropolitaines et ultramarines. Elle plaide pour une gouvernance mondiale des océans et participe à plusieurs conventions internationales visant à protéger la biodiversité et les ressources des espaces marins en Méditerranée, autour de ses territoires ultramarins ou dans l'Antarctique.

Quatrième pays au monde par l'étendue de ses récifs coraliens, elle est l'un des pays fondateurs de

l'International Coral Reef Initiative (ICRI) visant à ralentir la dégradation de ces écosystèmes marins riches de nombreuses ressources halieutiques. Ses scientifiques participent à différents programmes dédiés à la préservation de la biodiversité marine (notamment au programme de la Fondation Tara Océan). Il faut développer ces efforts car, comme l'ont souligné les experts de la Banque mondiale, et le rapport « Raviver l'économie des océans » du WWF, les deux tiers du produit brut marin dépendent de la santé des océans.

La France participe aussi à des programmes scientifiques qui étudient les effets du changement climatique. Selon le récent rapport du Programme de surveillance et d'évaluation de l'Arctique, le pôle nord a connu une hausse moyenne des températures de 3°C en 50 ans. L'Antarctique subit, lui aussi, particulièrement dans sa partie nord, des phénomènes de réchauffement, en surface et en profondeur. Et différents spécialistes ont prédit, depuis déjà quelques années, les effets possibles d'une montée du niveau des mers d'ici la fin du siècle dans les zones littorales les plus exposées.

Dans la zone polaire sud, dès le XVIII^e siècle la France a exploré les mers australes puis l'Antarctique. Ses équipes scientifiques y mettent en œuvre, souvent en partenariat avec des équipes étrangères accueillies à la station française Dumont-Durville ou à la station franco-italienne Concordia, toute une gamme de programmes de recherche. Leurs travaux sont consacrés à l'histoire du climat sur des centaines de milliers d'années, à la dynamique des glaciers, à leur fonte, aux injections d'eau douce dans l'eau de mer, aux effets de la communication de cette immense masse d'eau glacée (près du tiers de la superficie de tous les océans) entourant le continent antarctique au sud des océans Atlantique, Pacifique et Indien avec les autres bassins océaniques, et aux conséquences de ces phénomènes, dans le souci de renforcer les écosystèmes et la protection de l'environnement avec l'engagement constant de préserver les principes du traité sur l'Antarctique.

– **Halieutiques** : Le poisson occupe une part importante dans l'alimentation de l'humanité. La production du secteur a été multipliée par cinq en soixante ans. Les enjeux sont à la fois sociaux (38

millions d'emplois dans le monde) et économiques (80 milliards d'exportations par an, mais 75 % des pêcheries mondiales sont actuellement surexploitées et, pour ce qui concerne la France, il faut renouveler une flotte de 4400 bateaux dont l'âge moyen est de 35 ans par des navires moins énergivores).

Les enjeux sont également alimentaires (15 % de la consommation mondiale de protéines animales) et culturels (traditions, savoir-faire, etc.). En outre, les conflits territoriaux entre pêcheurs sont fréquents.

– **Energétiques** (pétrole et gaz du sous-sol de nos océans, énergie éolienne renouvelable)

– **Biologiques** (les espèces animales et végétales sous-marines, les milliards de bactéries qu'abritent les océans ont un important potentiel cosmétique, pharmaceutique, industriel ...)

– **Economiques** : La contribution des activités de la mer à l'économie mondiale a été évaluée à 1 500 milliards de dollars par l'OCDE dans son rapport sur « L'économie de la mer en 2030 ». 90 % des échanges mondiaux se font par voie maritime. La flotte mondiale de navires de commerce est actuellement de plus de 50 000 bateaux, enregistrés sous plus de 150 pavillons et transportant internationalement tous types de marchandises. Les navires de charge sont spécialisés selon leur cargaison. Certains transportent des marchandises liquides (pétrole, gaz, produits chimiques ou alimentaires liquides), les vraquiers transportent des « vrac secs » (céréales, charbon, minerais, ciment, copeaux de bois en vrac...), les rouliers transportent des véhicules, matériels de travaux publics...), les porte-conteneurs (dont les plus grands ont aujourd'hui 400 m de long !) chargent des centaines de coffres métalliques standardisés d'une longueur de 20 pieds (9,06 mètres), les paquebots sont des navires à passagers et, de nos jours, certains peuvent en accueillir plus de 6 500. Le réchauffement climatique, avec une déglaciation saisonnière de plus en plus longue sur l'Arctique, incite à l'ouverture de nouvelles voies maritimes. Il faudra adapter l'équipement des navires et en construire d'autres pour répondre aux besoins du secteur.

– **Scientifiques** : Explorations minéralogiques (manganèse, cobalt, cuivre, nickel, zinc, fer, plomb, terres rares, nodules polymétalliques), stations de recherche dans les zones antarctiques...

– **Technologiques** (Suivi d'opérations dans l'Espace, densification des câbles et réseaux sous-marins, maîtrise et protection des flux d'informations acheminées par ces réseaux qui assurent plus de 95 % des communications intercontinentales)

– **Culturels** : Les collectivités territoriales d'outre-mer sont une chance pour la France, car elles attestent de son ouverture sur le monde à partir des trois aires culturelles françaises de l'océan Atlantique avec les Antilles, la Guyane, Saint-Pierre et Miquelon ; de l'océan Indien avec La Réunion et Mayotte ; de l'océan Pacifique avec la Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna et la Polynésie française.

– **Touristiques** (croisières et équipements hôteliers sur les littoraux touristiques et balnéaires)

– **Littoralisation d'activités** (aménagement et développement de zones industrialo-portuaires)

– **Militaires** : La défense de nos territoires, la sécurisation des flux et la vulnérabilité de plusieurs zones oblige notre pays à déployer des moyens de protection adaptés. Or, dix Etats détiennent 84 % des forces maritimes mondiales et, en 10 ans, les budgets navals de plusieurs pays ont sensiblement augmenté, de 35 % pour la Russie, 57 % pour la Chine, 69 % pour l'Inde...).

De surcroît, le réveil du nationalisme turc, la multiplication des déploiements de bâtiments russes en Méditerranée orientale, l'installation d'une première base navale chinoise à Djibouti en 2017 (à la jonction du golfe d'Aden et de la mer Rouge où transitent 40 % du trafic maritime mondial) et les contacts pris récemment par le gouvernement chinois avec quelques pays d'Afrique de l'ouest pour envisager l'implantation d'une autre base sur la côte atlantique, incitent à une surveillance renforcée, à la fois pour être en mesure de faire face à de nouveaux foyers d'instabilité peu éloignés du territoire national et de ses outre-mer, et pour éviter le risque d'isolement de certains de nos alliés exposés à

l'éclosion de tensions et de conflits portant atteinte à leur souveraineté.

Membre du Conseil de Sécurité de l'ONU, la France se doit de déployer des vecteurs de puissance capables de faire respecter son indépendance et ses intérêts partout où ils sont menacés, de participer aussi bien aux opérations internationales qu'à des missions de sauvegarde ou de sauvetage tout en veillant à limiter ses « ruptures temporaires de capacités ». L'enjeu pour la France est à la fois politique et économique. Il nécessite une polyvalence de nos forces navales et une prévision réaliste des moyens d'assurer le renouvellement de leurs capacités face aux défis qui existent aussi bien dans l'océan Atlantique, en Méditerranée, dans l'Océan Indien, et même dans l'Océan Pacifique.

– **Diplomatiques** : Toutes les régions du monde ont aujourd'hui une présence sur les mers. Les ambitions et les enjeux sont sources de rivalités et de tensions avant de pouvoir mettre en œuvre de possibles coopérations.

Face aux projets des autres puissances et aux ambitions de certains despotes persuadés de défendre l'intérêt hégémonique d'un pays la plupart du temps opprimé, le rôle de la diplomatie est donc capital pour notre pays et ses outre-mer dont la contribution aux relations avec les pays voisins et la participation à différentes structures régionales de coopération contribue de plus en plus à une logique régionalisée de l'influence de la France dans le monde.

– La coopération avec nos partenaires européens est, en outre, très utile pour la surveillance de plusieurs zones maritimes : qu'il s'agisse de la Méditerranée, de la Mer Rouge, du Golfe d'Aden, du Détroit d'Ormuz, de l'océan Indien, du Golfe de Guinée, ou même de nouvelles zones plus éloignées des intérêts européens (Arctique, Antarctique, Mer de Chine...).

IV. La nécessité d'une politique ambitieuse

Le général de Gaulle, à l'aube de la V^e République, est parvenu à imposer sa vision éclairée de la place de la France dans le monde, à organiser l'Etat pour la réaliser et à mettre en œuvre une politique étrangère apte à assurer des relations stables dans

un environnement qui n'a cessé d'évoluer depuis les années soixante.

L'espace maritime est, non seulement, une composante constitutionnellement affirmée de la République française ; mais il est aussi un vecteur de l'autorité, de l'influence et du rayonnement de la France sur la scène mondiale.

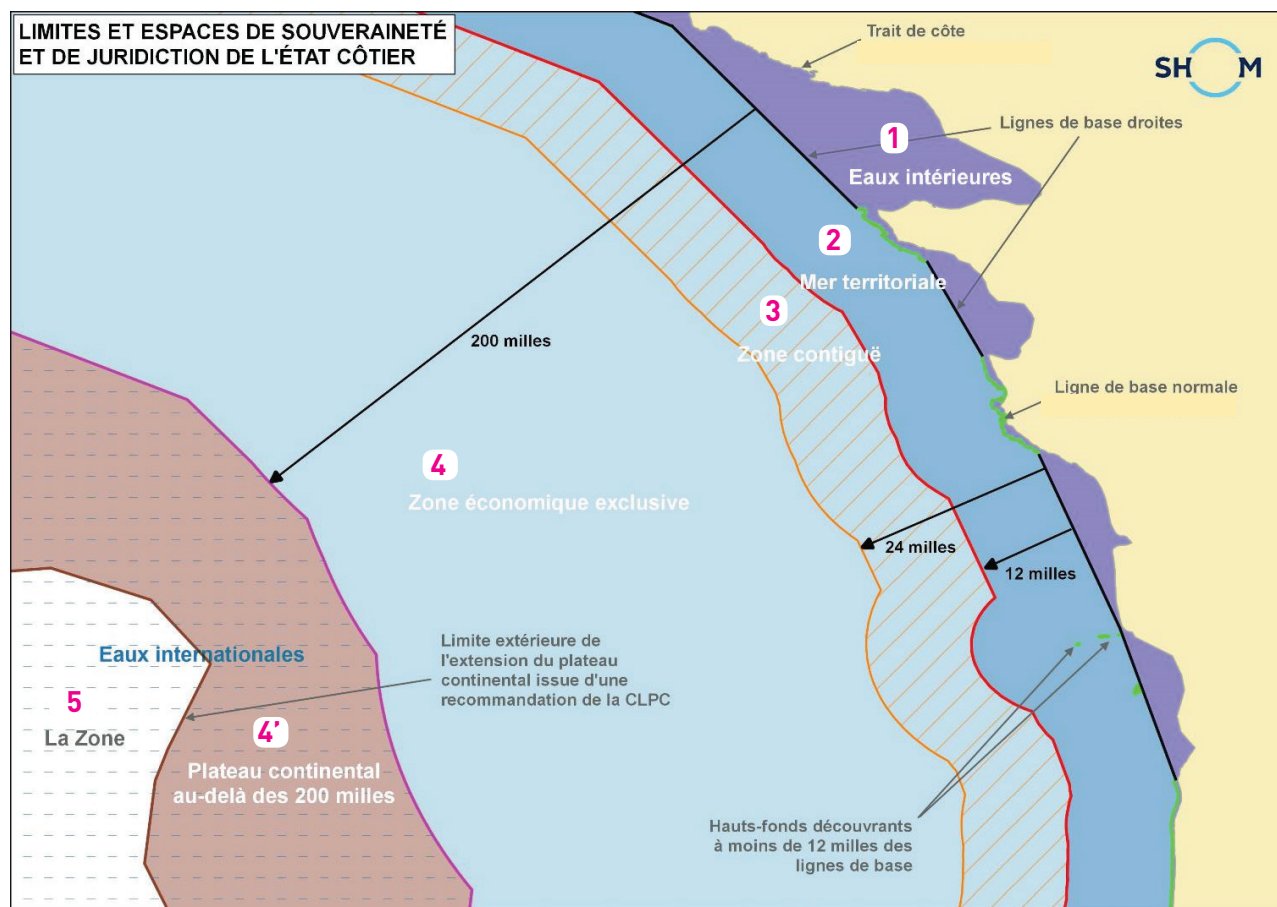
Il s'agit véritablement pour notre pays d'un espace stratégique dont le paysage évolue et nous oblige à nous tenir prêts à faire face à des opérations de haute intensité.

Par les richesses présentes dans et sous les mers et océans qui le constituent, notre espace maritime français présente de surcroît d'intéressantes perspectives de développement d'activité économiques, technologiques, scientifiques et de coopération très utile avec de nombreux pays.

Il est dès lors indispensable de renforcer la "Stratégie nationale de la Mer" adoptée en février 2017 et de faire d'une politique ambitieuse de la mer une composante importante du plan de relance à engager au sortir de la crise sanitaire pour mettre en œuvre le redressement de la France, mieux prendre en compte et mieux gérer les ressources de ses océans, et assurer un futur meilleur aux jeunes générations.

DROIT DE LA MER

Document 4



Espaces maritimes tels que définis par la CNUDM et adoptés par la France © Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM)

souveraineté des États côtiers	1 Eaux intérieures	En deçà des lignes de base* : les baies, les rades et les ports...	- L'État côtier est souverain et les règles sont les mêmes que sur Terre. Si la liberté d'accès dans ces eaux est coutumière, l'État a la possibilité d'en réglementer l'accès et le séjour (pleine souveraineté politique) - Sa souveraineté s'étend de la surface des eaux, à la colonne d'eau sous-jacente, au sol et au sous-sol marin ainsi qu'à l'espace aérien.
	2 Mer territoriale	Depuis les lignes de base jusqu'à une distance maximale de 12 milles marins (environ 22,2 km)	- Droit de passage inoffensif pour tous les navires (sauf pour les sous-marins), restriction pour le transport des matières dangereuses. L'État côtier peut imposer des réglementations. - Droit de pêche et activités tactiques exclusivement pour les nationaux, sauf accords internationaux ou droits historiques.
espaces sous juridiction internationale	3 Zone contiguë	Étendue maximale de 24 milles marins (environ 44,45 km) à partir des lignes de base.	Contrôle de l'État côtier pour prévenir ou réprimer les infractions à sa législation dans les domaines douanier, fiscal, sanitaire et d'immigration sur son territoire terrestre ou maritime. « Espace tampon », institutionnalisé dans l'entre-deux guerres.
	4 Zone économique exclusive (Z.E.E) Plateau continental	200 milles marins à partir des lignes de base (article 16 de la CNUDM) Les États côtiers sont considérés comme disposant d'un plateau continental de 200 milles marins (370, 4 km) même en l'absence de plateau continental géomorphologique.	- L'État côtier exerce des droits souverains uniquement sur la colonne d'eau*, le sol et le sous-sol pour l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, qu'elles soient biologiques ou non ; l'exploration et l'exploitation à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents. - L'État côtier exerce une juridiction sur la mise en place et l'utilisation d'ouvrages artificiels et d'îles, la recherche scientifique marine, la protection et la préservation du milieu marin. - En contrepartie : espace libre de circulation, de survol. Autorisation de passer des câbles et des pipelines. Pêche autorisée aux navires étrangers avec licence.

* LEXIQUE

- *Ligne de base* : Limite géographique d'un État côtier, qui sépare son domaine émergé du domaine maritime.

- *La colonne d'eau* (océanographie) : concept permettant de décrire les caractéristiques physiques (température,

salinité, pénétration de la lumière) et chimiques (pH, sels nutritifs...) de l'eau de mer à différentes profondeurs sur un point géographique donné.

DROIT DE LA MER

espaces maritimes internationaux	4' Haute mer Plateau continental étendu	Limite qui peut être étendue au-delà des 200 milles après avis de la CLPC* Elle n'a été définie que par défaut, c'est-à-dire avec une lecture en creux de la CNUDM	- Liberté de navigation : aucune autorité à part celle de l'État du pavillon* du navire. Les États côtiers disposent d'un droit de poursuite en haute mer lorsque celle-ci à commencer dans les espaces sous juridiction de l'État poursuivant. - Plateau continental étendu : les États côtiers dont le plateau continental géomorphologique dépasse les 200 milles de la ZEE peuvent demander une extension de cette limite selon des critères précis géologiques. En contrepartie de l'acceptation de cet extension, l'Etat demandeur partage les revenus des ressources minérales tirés de ces espaces avec l'Autorité internationale des fonds marins* qui en assure la gestion - Règlementation de la pêche (interdiction pour le thon rouge et la baleine). La Commission mondiale des océans formule des mesures comme celles contre les déchets plastiques et hydrocarbures.
	5 Haute mer La Zone	Là où se terminent les marges continentales	- Les grands fonds marins et leur sous-sol sont déclarés « patrimoine commun de l'Humanité » géré par l'Autorité internationale des Fonds Marins. - Aucun État ni aucune personne physique ou morale ne peut s'approprier une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources. Gestion internationale.

EXTENSION DU PLATEAU CONTINENTAL

La Convention de Genève de 1958 est le premier instrument juridique à en établir le cadre et définir ses limites extérieures.

Depuis la CNUDM de 1982, tout État peut disposer d'un plateau continental de 200 milles de largeur (ZEE), quelle que soit la morphologie de ses fonds marins.

Toutefois, si cet État considère que son plateau continental excède cette limite, il peut déposer un dossier auprès de la CLPC qui démontre l'existence de critères géomorphologiques et sédimentaires prouvant que le plateau continental s'étend au-delà de la limite des 200 milles sans dépasser 350 milles des lignes de base.



Antarctique

Le Traité de Washington (1^{er} dec. 1959) a gelé toutes les revendications sur l'Antarctique et autorise uniquement des activités pacifiques.

Les États y ayant des possessions, comme la France, ne peuvent pas exercer de souveraineté ou de juridiction sur les eaux au-delà du territoire de l'Antarctique.

Les demandes d'extension du plateau continental sont également suspendues. Ainsi, les espaces maritimes relatifs à la Terre Adélie ne sont pas pris en compte dans ceux actuellement en vigueur pour la France...

Source : Shom

Arrivée du navire l'Astrolabe en Antarctique © Marine nationale-TAAF | IPEV | MN

La commission des limites du plateau continental (CPLC)

Commission technique issue des décisions de la CNUDM* (Article 2 de l'Annexe)

- Création en 199 Réunion au siège de l'ONU à New York (Division des affaires maritimes du droit de la mer).
- Composée de 21 experts en géologie, géophysique et hydrographie, élus pour 5 ans parmi les états signataires de la CNUDM.
- Émet des recommandations, fondées sur les données scientifiques et techniques, ainsi que sur d'autres éléments fournis par les États en rapport avec l'application de l'article 76 de la CNUDM.
- La responsabilité finale d'établir, conformément à ces recommandations la limite de leur plateau continental revient aux États.

* LEXIQUE

- CLPC : Commission des limites du plateau continental.
- Pavillon : Nationalité de rattachement du navire (droit maritime). C'est le pays dans lequel il a été immatriculé et dont il relève juridiquement. Pièce de tissu aux couleurs du pays et accroché à l'arrière du navire.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Brochure commémorant les 20 ans de la CPLC (ONU)
https://www.un.org/depts/los/clcs_new/brochure20th_anniv.pdf
- Rapport de l'ONU : *le patrimoine mondial en haute mer une idée qui fait son chemin*. 2017
<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000247098>



La fonction garde-côtes, organisation opérationnelle de l'action de l'État en mer

La mer n'est pas seulement un espace dédié à l'économie du transport et de l'exploitation des ressources ainsi qu'aux activités récréatives. Elle est, pour les États, un enjeu de souveraineté. Il est autant question de sécurité que de sûreté. La première relève de la bonne marche des activités en mer et de l'articulation des moyens garantir autant la préservation des vies que la protection des littoraux (18 000 km de côtes dont 12 000 km en outre-mer). La sûreté est la lutte contre toutes les menaces avec ces dernières années la montée en puissance des activités illicites. Ainsi, l'État dans ses fonctions régaliennes de la protection de ses espaces maritimes, de ses littoraux et de ses ports a mis en place un modèle propre multi moyens que l'on a baptisé la fonction garde-côte (FGC).

Organisation de la FGC

Contrairement à l'*US Coast Guard* aux États-Unis, plusieurs administrations françaises agissent en mer avec la capacité commune à constater les infractions dans une vaste palette de missions. Répondant à la politique maritime intégrée de l'Union Européenne publiée en octobre 2007, qui souhaitait disposer d'un interlocuteur maritime unique dans chaque État membre, la France s'est dotée d'un modèle original s'appuyant sur le Secrétariat Général de la Mer (SGMer) et sur les administrations dotées de moyens de surveillance maritime et aéromaritime complétés par la SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer). Ces administrations sont la Marine Nationale, la Gendarmerie Maritime, la Gendarmerie Nationale, les Douanes, les Affaires Maritimes, la Sécurité Civile, la Police aux frontières et la Direction Générale des Outre-Mer.

La FGC, créée en 2009, fixe le cadre d'une coordination plus étroite entre administrations. Elles sont le "bras armé" de l'action de l'État en mer (AEM), organisations administratives et opérationnelles en charge du respect de la souveraineté des eaux sous juridiction française réparties en 10 zones maritimes : Manche / Mer du Nord, Atlantique, Méditerranée, Antilles, Guyane, Polynésie française, Nouvelle-Calédonie, Zone maritime Sud de l'océan Indien. Au-delà des eaux territoriales, dans ce qu'on appelle la "zone contiguë" (12 à 24 miles nautiques des côtes), la France s'est dotée de pouvoirs spécifiques en vue de "prévenir et réprimer les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires et d'immigration lorsqu'elles sont susceptibles d'être commises ou l'ont été sur le territoire français ou dans la mer territoriale". Les eaux de la Zone Economique Exclusive française (200 miles nautiques

des côtes) sont des eaux sous juridiction et droits souverains et représente 10,2 M km².

En haute mer, la France peut exercer certaines attributions, soit à l'égard de ses propres navires soit à l'égard de certains navires étrangers en vertu de conventions internationales, sans besoin de l'accord de l'État du pavillon pour les crimes internationaux, dont la piraterie, et avec l'accord de l'État du pavillon pour la lutte contre le narcotrafic et l'immigration.

La polyvalence et la complémentarité des différents moyens des administrations relevant de l'AEM, dont le spectre d'action s'étend de la côte jusqu'à la haute mer, doivent contribuer à préserver les intérêts souverains en donnant une effectivité à l'action normative.

Beaucoup de ministères ont des missions et des responsabilités en mer. En raison de ce caractère interministériel, l'AEM est placée sous la responsabilité du Premier ministre. Pour l'assister dans cette mission, il dispose donc du SGMer, chargé de préparer la politique du Gouvernement en matière maritime et de veiller à son exécution. Ainsi, le SGMer anime et coordonne l'action des représentants de l'État en mer avec les préfets maritimes en métropole et les délégués du gouvernement en Outre-Mer dans l'exercice de leurs attributions et leur donne des directives.

Les Préfets maritimes (Brest, Cherbourg, Toulon) sont la clef de voûte opérationnelle de l'action de l'État en mer qu'ils coordonnent. Ils sont en charge également de la police administrative en mer. Ils édictent des mesures de police générale nécessaires au maintien de l'ordre public. Pour ce faire, ils disposent notamment du pouvoir réglementaire dont ils usent, par exemple pour réglementer la navigation ou effectuer des mises en demeure lorsque l'environnement est menacé. Ils assurent de nombreuses polices spéciales comme celles de la protection de l'environnement ou de la sauvegarde des personnes et des biens.

Adossé à l'Etat-Major de la marine, le Centre opérationnel de la fonction garde-côtes (CoFGC) composé d'officiers appartenant à toutes les administrations intervenant en mer, est placé sous la responsabilité du SGMer. Il effectue de la veille et de l'analyse de la situation maritime, partage ses informations entre les autorités politiques et administratives, déclenche des alertes et suit les crises. Les différentes entités composant la FGC se complètent avec des savoir-faire bien spécifiques, dont les moyens humains et matériels peuvent être mutualisés dans le cadre d'une coordination zonale par les préfets maritimes en métropole

et en Outre-Mer par les délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer. On dénombre 145 moyens aériens, dix centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) ainsi que 59 sémaphores, ajoutons à cette liste 229 moyens nautiques.

En décembre 2019, le Comité interministériel de la mer a adopté le volet nautique du schéma directeur, comportant plus de 125 vedettes, patrouilleurs et bâtiments d'assistance, armés par des équipages de 8 à 25 personnes. Le schéma directeur 2020-2030 s'appuie sur une analyse des besoins projetée dans le temps et préparée par zone maritime. Un rajeunissement de la flotte est en cours avec la commande de près de 70 navires dans la prochaine décennie.

Les missions et moyens de la FGC

L'arrêté du 22 mars 2007 recense 45 missions incombant à l'État en mer, parmi celles-ci les plus emblématiques sont :

- Le sauvetage des personnes et l'assistance aux navires en difficulté ;
- La lutte contre les trafics illicites (stupéfiants, migrants...)
- La lutte contre les rejets polluants illicites et contre les grandes pollutions ;
- La lutte contre la pêche illégale ;
- La surveillance des aires marines protégées.

Les autres missions :

- La sécurité maritime : prévention des accidents ;
- La sûreté maritime : lutte contre les actes illicites : terrorisme, piraterie, brigandage ;
- La protection du patrimoine marin : naturel (qualité de l'environnement) et culturel (épaves, amphores...).
- La police douanière, fiscale et économique en mer.

La FGC face au sauvetage et à l'assistance aux navires

Depuis la terre, la surveillance est assurée par le réseau des sémaphores et des centres opérationnels des administrations de la FGC. Ils sont reliés à SPATIONAV, système de surveillance des approches maritimes fusionnant les informations provenant de capteurs variés. Les patrouilles terrestres des unités de la gendarmerie départementale ou maritime, ainsi que de la police nationale et des douanes dans leurs zones et domaines de compétences, complètent le dispositif.

Ce sont les CROSS qui reçoivent les alertes des usagers de la mer (numéro 196 / canal 16 par VHF) en assurant la veille permanente des fréquences du système mondial de détresse et de sécurité en mer. Le sauvetage de toute personne en détresse est obligatoire et gratuit. L'assistance au navire est facultative et peut donner lieu au versement d'une rémunération à l'assistant, que le navire de sauvetage soit public ou privé.

Les CROSS dirigent les opérations de sauvetage en faisant appel : aux moyens nautiques et aériens de l'État ; aux moyens nautiques de la SNSM ; aux moyens nautiques des collectivités locales (postes de plage, sapeurs-pompiers...) ; à tout moyen privé présent à proximité du sinistre.

La FGC face aux trafics de stupéfiants

La mer est un espace de liberté, d'échanges, de communication et de commerce, c'est aussi celui de tous les trafics (trafics d'armes, de stupéfiants, d'animaux, de produits issus de la contrefaçon, ou encore de traite d'êtres humains). Selon l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), en 2009, le commerce illicite représentait 7% des exportations mondiales de marchandises. Le vecteur maritime est prépondérant dans ces trafics. La globalisation, la montée en puissance du transport maritime et de sa conteneurisation, le gigantisme des navires, l'impératif de fluidité sont propices aux activités illicites et offrent une solution rentable, sûre, discrète, multiple et peu chère. La nature internationale du transport maritime (loi du pavillon, zone internationale) rend plus complexe voire parfois impossible, sous couvert de non-ingérence et du respect de la souveraineté, l'arraisonnement et l'interception de navires suspects.

La mer est le moyen privilégié pour le transport de stupéfiants. C'est un vecteur discret et massifié, 90% de la cocaïne qui arrive en Europe sont convoyés par porte-conteneurs. D'une manière générale, les stupéfiants s'intègrent parfaitement dans la globalisation actuelle depuis les zones de production (Afghanistan, Colombie, Pérou, Bolivie, Maroc...) vers l'Europe et les États-Unis. Cependant les trafiquants adaptent en permanence leur logistique (routes, vecteurs et modes opératoires), étendent ou créent de nouvelles zones de production et de consommation pour développer leurs activités.

L'offre mondiale de cocaïne atteint des niveaux records selon un nouveau rapport publié par l'ONUDC. La forte croissance de l'offre s'est accompagnée d'une explosion de la demande au cours de la dernière décennie, avec des prix qui restent stables ce qui démontre que les flux ne font que croître. La cocaïne est la deuxième drogue la plus populaire après le cannabis avec environ 5,2 M de consommateurs européens en 2020. La drogue transite sous différentes formes et est dissimulée dans le fret conteneurisé ou à bord de vecteurs maritimes pour être ensuite transformée et distribuée en Europe. En 10 ans, les quantités de cocaïne saisies en Europe ont été multipliées par 5 ; 70 % des saisies de drogue effectuées par les douanes ont lieu dans les ports.

L'essentiel de ces trafics transite via Rotterdam (Pays-Bas), Anvers (Belgique) mais aussi les ports allemands et italiens. Les installations portuaires sont de plus en plus pénétrées par les organisations criminelles. L'impératif de fluidité et la massification des trafics rendent les contrôles très difficiles. Néanmoins, les interceptions de cargaisons de cocaïne par les services répressifs du monde entier ont également augmenté. Les saisies ont atteint un niveau record de près de 2000 tonnes en 2021. Dans l'Hexagone, c'est 26,5 tonnes qui ont été saisies cette même année, un record pour la police française, la montée en puissance du trafic de drogue inquiète le gouvernement.

Les ports du Havre, de Dunkerque et de Marseille sont devenus les principaux points d'entrée de la cocaïne. Des moyens de pression et de corruption de la part des groupes mafieux sont exercés sur l'ensemble des professionnels ayant accès aux zones portuaires réservées aux conteneurs, aux navires et à la chaîne logistique portuaire.

Douanes et affaires maritimes Marseille



Photo ISEMAR

En décembre 2023, le Ministre délégué aux Comptes publics de la France a annoncé un grand plan à l'échelle nationale pour lutter contre ce fléau. Dans ce cadre, Dunkerque bénéficiera au cours de l'année d'une brigade de 24 douaniers dédiée à la lutte contre le trafic de stupéfiants. D'autres brigades de ce type vont être créées dans les ports du Havre, de Marseille, de Montoir de Bretagne et de Gennevilliers entre autres. Le Ministre avait également annoncé le renforcement des services de renseignement au sein des douanes, ainsi qu'un investissement de 25 M€ pour une dizaine de scanners mobiles, afin de mieux analyser les conteneurs. Enfin, un effort supplémentaire sera fait en matière d'échanges d'informations entre les services de l'État et les armateurs afin de mieux démanteler les filières. En parallèle, un plan de prévention anticorruption va être mis en place, la rotation des équipes aux postes les plus sensibles est une piste intéressante. Les dockers et les douaniers seront formés afin de faire face aux techniques d'approches des trafiquants. Les contrôles internes seront renforcés. En cas de soupçons de corruption, l'administration devra réagir au plus vite et sanctionner.

La crainte des autorités françaises est de voir la mafia néerlandaise infiltrer les ports de l'hexagone. Aux Pays-Bas, la "moco-maffia" est à l'origine de dizaine d'assassinats et d'une tentative d'enlèvement du Ministre de la Justice belge. Au point de se demander si la Belgique ne pourrait pas devenir un "narco-Etat". En effet, le pays est devenu le hub du trafic de cocaïne en Europe, 116 t de cocaïne (valeur estimée 6 Mds€) ont été saisies en 2023, soit 15% de plus par rapport à 2022, année déjà record¹ mais qui ne représenteraient que 10% de la quantité totale qui y transite.

¹ En 2013 ce sont seulement 4,5 T de cocaïne qui ont été saisies.

² Il existe des plates-formes spécialisées dans le renseignement et la coordination de la lutte anti-drogue (JIATF-S, MAOC-N, CECLAD-M...) ou via les réseaux MARINFO et YACHTINFO.

Seuls 1 à 2% des 12 M d'evp sont contrôlés par les douanes belges.

La détection des flux le plus en amont possible, l'échange de renseignements² et la coopération transnationale demeurent primordiaux contre le crime organisé. C'est dans cet esprit que la Commission européenne a lancé en janvier 2024 un "partenariat public-privé de l'alliance des ports européens"³ afin de renforcer les liens entre autorité portuaire, douanes, polices et compagnies de transport maritime pour lutter contre le trafic de drogue et l'infiltration des ports européens par des réseaux criminels.

La FGC face au trafic d'êtres humains

Les conflits armés et la pauvreté poussent des milliers de personnes à immigrer vers des régions du monde plus sûres. Ce phénomène de migration risque très certainement de s'accroître dans le temps avec l'afflux de réfugiés climatiques. Les autorités nationales chargées de la surveillance des frontières terrestres, maritimes et parfois aériennes (garde-frontières, garde-côtes, services de police, autorités douanières, marines...) et le Corps européen de gardes-frontières et de garde-côtes (Frontex) peuvent ainsi intervenir en fonction de l'impact présumé d'une situation, comme un mouvement de migrants repéré près des frontières extérieures, par exemple. Les objectifs sont divers : réduire l'immigration clandestine en Europe, lutter contre la criminalité transfrontalière, prévenir à terre les départs par voie maritime vers le Royaume-Uni ou à défaut, assurer la protection et le sauvetage des migrants en mer. L'Afrique du Nord demeure un important pôle de transit et un point de départ majeur pour les migrants de la sous-région et ceux d'Afrique subsaharienne qui tentent de se rendre en Europe et ailleurs en traversant la Méditerranée. Les flux diminuent chaque année depuis 2015, entre 2016 et 2017 les flux avaient régressé de 60%, avec 205 000 entrées irrégulières contre 511 000 en 2016. L'action des garde-côtes libyens avait permis d'endiguer ce phénomène en Méditerranée centrale. Mais le nombre de décès est toujours aussi alarmant. Au total, entre 2014 et 2020, la mer Méditerranée a connu le plus grand nombre de décès, plus de 21 200 personnes y ayant perdu la vie. En 2021, on dénombre 3 000 morts soit deux fois plus qu'en 2020.

En France, le problème est surtout en Manche vers la GB. Selon les chiffres du ministère de l'Intérieur, près de 30 000 migrants ont traversé illégalement la Manche en 2023. Un bilan en forte baisse par rapport au record de l'année 2022. Le bilan 2023 reste cependant le deuxième plus élevé jamais enregistré, supérieur à celui de 2021 (28 526). Selon le récent rapport de la cour des comptes publié le 4 janvier 2024, le flux migratoire par voie routière (notamment dans le fret via le tunnel sous la Manche) est passé de 62 051 en 2015 à 20 en 2022.

³ Cette initiative fait suite à la feuille de route de l'UE en matière de lutte contre le trafic de drogue et la criminalité organisée adoptée en 2023.

A contrario, *“le ministère de la défense britannique estime que les traversées par bateau de la Manche se sont accrues d’au moins 58 % entre 2021 et 2022, dénombrent 45 111 personnes migrantes interpellées sur les côtes britanniques en 2022”*.

Autre crise migratoire d’ampleur concernant la France, celle qui a lieu sur Mayotte via l’afflux de migrants comoriens. On estime que 60% de la population sont en situation irrégulière. En Guyane, les chiffres ne sont pas établis, mais le nombre de demandes d’asile de personnes originaires des Caraïbes ne cesse d’augmenter. Le suivi permanent de la situation aux frontières extérieures de l’espace Schengen repose principalement sur l’échange d’informations entre partenaires européens (par le réseau européen de surveillance des frontières Eurosur, depuis 2013) sur les évolutions des flux, et ce quelle que soit la nature de la violation de cet espace (immigration clandestine ou trafics divers). Les moyens techniques sont principalement des drones, des avions de reconnaissance, des satellites et des capteurs sur les littoraux.

La FGC garante de la préservation de l’environnement

Une large part de la prévention des pollutions repose sur la sécurité maritime qui a contribué à la baisse du nombre de collisions et d’événements de mer. Les moyens aéromaritimes de la FGC, dont les avions et hélicoptères des douanes, complètent le dispositif de surveillance en patrouillant quotidiennement pour repérer d’éventuelles pollutions et les navires qui en sont à l’origine. Des moyens satellitaires comme le système européen *CleanSeaNet* de l’Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA) qui peut identifier et tracer la pollution pétrolière à la surface de la mer, surveiller de la pollution accidentelle en cas d’urgence et contribuer à l’identification des pollueurs.

La baisse significative du nombre de pollutions enregistrées à proximité des côtes françaises qui marque le succès du dispositif mis en place, est également due à la répression assurée par les juridictions spécialisées de métropole et d’outre-mer et au montant dissuasif des amendes infligées aux armateurs des navires pollueurs déroutés. Les juridictions du littoral spécialisées (JULIS) sont nées au début des années 2000, dans un contexte de multiplication des marées noires frappant les côtes françaises. Aujourd’hui, un véritable tandem Préfet maritime / Procureur de la République s’est mis en place, donnant beaucoup d’efficacité à ces luttes. Des progrès restent toutefois à faire dans la confirmation des pollutions volontaires, tout comme dans la coordination terre / mer. Enfin, la lutte contre les pollutions repose sur l’emploi de moyens de dispersion ou de récupération, nationaux ou européens, adaptés à la nature et à la quantité de polluants et déployés dans le cadre du dispositif ORSEC (Organisation de la Réponse de Sécurité Civile) maritime. Ce dispositif comprend des dispositions générales et des déclinaisons spécifiques, comme la recherche et le sauvetage de personnes en détresse en mer (SAR),

l’assistance aux navires en difficulté (ANED), la lutte contre les pollutions marines (POLMAR), la circulation ou navigation perturbée (CIRC) et les incidents nucléaires (NUCMAR).

Depuis 1967 et l’épisode du Torrey Canyon, les accords bilatéraux et régionaux de coopération pour la protection du milieu marin se sont développés. Les eaux françaises, parce qu’elles font l’objet de mesures de gestion et de contrôle pertinentes, définies au niveau national et communautaire, sont riches en espèces halieutiques et font l’objet de convoitises. L’objectif de la politique commune des pêches est de garantir la conservation des ressources biologiques de la mer ainsi que la gestion des pêcheries et des flottes qui exploitent ces ressources. Elle s’applique à l’ensemble des navires battant pavillon d’un État membre de l’Union européenne et à toutes les eaux de l’Union, tant en métropole qu’en Outre-Mer.

Ainsi, la pêche illégale n’est pas seulement le fait des flottilles battant pavillon des États-tiers, et la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), porte également sur l’ensemble de la filière, depuis la capture en mer jusqu’à la vente au consommateur. Conformément à la réglementation communautaire et aux engagements internationaux de la France dans le cadre des organisations régionales de gestion des pêches (ORGP), de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l’aquaculture (DGAMPA) définit la politique nationale de contrôle des pêches. Le cadre juridique applicable en la matière est uniforme, quelle que soit la zone considérée, et s’applique à l’ensemble des flottilles opérant dans la ZEE française. L’ensemble des moyens des administrations de la FGC participe aux missions de surveillance et de police des pêches en mer, dans le cadre de l’action de l’État en mer. Au-delà d’une réponse nationale aux enjeux de sécurité et de sûreté maritime, une vision transnationale et européenne est indispensable pour mener à bien les missions de la FGC.

Le Forum européen des FGC assure un cadre de réflexion sur ces sujets. C’est un moyen de renforcer les échanges de bonnes pratiques. L’essor d’une réglementation européenne et d’agences sectorielles (que ce soit dans le domaine du contrôle des pêches, de la sécurité maritime ou de la protection des frontières de l’UE) contribue à une vision fédératrice entre États européens, voire parfois à une mise en commun des moyens entre États ou pour combler une lacune capacitaire. En Outre-Mer, des coopérations régionales émergent selon les enjeux en présence (trafic illicite, pêche illégale, sauvetage en mer...). La Commission de l’océan Indien et la Communauté du Pacifique sont des cadres de développement de ces coopérations. La bonne coordination entre administrations et entre échelons national, européen et international sera gage d’une plus grande efficacité du maintien de l’ordre public en mer.

Camille VALERO