

Marine nationale : la police en mer, agir au bon moment et au bon endroit



La Marine intervient loin, longtemps et par tous les temps contre les trafiquants en tout genre et la piraterie, pour que les mers restent un espace de liberté.

Cette mission de police de la mer a été abordée au cours d'un colloque organisé, le 21 janvier 2016 à Paris, par le Centre d'études stratégiques de la marine (CESM) et l'École de guerre. Y sont notamment intervenus : le contre-amiral Thierry Rousseau, directeur du CESM ; le commissaire en chef Thierry de la Burgade, adjoint « action de l'État en mer » de l'état-major de la Marine ; Cyrille Poirier-Coutansais, directeur de recherche au CESM ; Geoffroy de Dinechin, directeur des opérations chez Orange Marine.

Résultats opérationnels. Dans la lutte contre les trafiquants, la Marine effectue des actions de la haute à la basse intensité en mer des Caraïbes, dans le golfe de Guinée, en Méditerranée et dans l'océan Indien, explique le commissaire de la Burgade. Elle coopère avec la Marine américaine au large des Antilles pour détecter les flux d'héroïne, dont les vecteurs, du semi-submersible au porte-conteneurs, nécessitent des modes de réaction différents. Ainsi, l'hélicoptère

d'une frégate pourra obliger un navire suspect à s'arrêter en haute mer, afin qu'une visite soit effectuée à son bord par des commandos. La compagnie maritime CMA CGM fait inspecter la coque de ses navires dans les ports d'Amérique du Sud, depuis qu'une torpille chargée de cocaïne y a été découverte... soudée ! En Méditerranée, les narcotrafiquants remontent vers le Nord de l'Afrique et s'infiltrent dans les flux de migrants, secourus par la Marine italienne, pour tenter le passage. Selon l'agence européenne de contrôle des frontières extérieures Frontex, entre octobre 2014 et octobre 2015, l'immigration clandestine par la mer a augmenté de 1.009 % en Méditerranée orientale. La Marine française participe à plusieurs opérations européennes de lutte contre le trafic de migrants et les passeurs : « Indalo » (au large de l'Espagne) et « Héra » (Mauritanie et Cap Vert) en Atlantique ; « Triton » (Italie) et « Sophia » (Libye) en Méditerranée centrale. Suite au refus des autorités libyennes d'autoriser l'entrée dans les eaux territoriales (22 km), Frontex a redéployé ses moyens vers la côte turque, mais sans implication de la Marine française. En revanche, à Mayotte et en coordination avec les cinq radars terrestres, celle-ci intervient pour secourir les migrants qui sont reconduits dans leur pays d'origine, sauf les femmes enceintes et les enfants mineurs. En outre, elle participe aux opérations internationales de lutte contre la piraterie, dont : « Corymbe » (depuis 1990) pour la surveillance dans le golfe de Guinée et la formation des personnels des pays riverains ; « Atalante » (2008) avec déploiements du patrouilleur de haute mer *L'Adroit* et d'un avion de surveillance maritime F50M en océan Indien, où aucune attaque n'est survenue en 2015. Elle assure un contrôle naval volontaire avec les navires marchands par le partage du renseignement et la formation de convois ainsi que l'embarquement d'équipes armées sur les thoniers senneurs. Pour lutter contre la pêche illégale en Guyane où les comportements sont parfois violents, la Marine coopère avec les forces armées brésiliennes. Dans les terres australes et antarctiques françaises (TAAF), le pillage des ressources halieutiques, dont la légine à la chair très appréciée des Asiatiques, se fait à grande échelle. Le dispositif de coercition et de répression inclut la surveillance satellitaire et la saisie des filets, qui coûtent jusqu'à 50.000 € pièce. Depuis quelques années, des prospections pétrolières illégales ont été constatées dans les Iles Éparses (TAAF), où sont exercées la surveillance des études sismiques et l'observation par satellite et avion. Les biens culturels maritimes constituent un nouvel enjeu pour les trafiquants, notamment les épaves d'anciens vaisseaux à voiles disparus en mer. Pour toutes ces missions de police en mer, les commandants de navires et d'aéronefs de l'État sont habilités à constater l'infraction et en informer un

procureur.

Dimensions géopolitiques. Pendant la guerre froide (1947-1991), la présence des Marines américaine, soviétique et européennes sur toutes les mers a réduit la piraterie et les trafics de drogue, rappelle Cyrille Poirier-Coutansais. Ils ont repris ensuite et profitent aujourd'hui de la globalisation du commerce légal. Par ailleurs, la Convention de l'ONU sur le droit de la mer (1982) a offert aux États côtiers une zone économique exclusive, que beaucoup d'entre eux sont incapables de protéger. Ainsi, les 38 délimitations de la zone des Caraïbes facilitent le trafic de cocaïne d'Amérique latine vers les États-Unis et l'Europe. Actuellement, les principales zones de piraterie sont situées le long des principales routes maritimes de transport d'hydrocarbures et de marchandises : Est de l'océan Indien et golfe de Guinée vers l'Europe ; Asie du Sud-Est vers l'Extrême-Orient. En outre, 15 % des pêches dans le monde sont illégales. L'Union européenne (UE) a nommément désigné 18 pays contrevenants : 8 ont reçu un avertissement ; 3 font l'objet de sanctions commerciales avec interdiction d'exportation vers l'UE ; 7 ont corrigé leurs pratiques par la suite. **Télécommunications sous-marines.** Le monde entier est desservi par des câbles de fibres optiques reposant sur le fond des océans et qui acheminent plus de communications que les satellites depuis les années 1980. Les pays directement reliés à plus de 20 d'entre eux sont exposés au risque de « coupure internet » : États-Unis, Grande-Bretagne, Suède, Espagne, France, Italie, États riverains de la mer Rouge, Inde, Chine, Corée du Sud et Japon. Actuellement, Orange Marine installe des câbles sous-marins entre la Somalie et le Kenya (Afrique de l'Est) et entre le Cameroun, le Nigeria et le Bénin (golfe de Guinée). Les navires spécialisés, qui posent (80 km/jour) et réparent ces câbles, sont très lents (11km/h), souvent à l'arrêt et donc vulnérables, explique Geoffroy de Dinechin. La protection des équipages, tous volontaires mais non armés, est assurée par : la Marine nationale qui fournit conseils, analyses des situations locales et équipes de militaires embarquées ; les procédures de sûreté et les mesures de protection passive à bord (barbelés et « citadelle refuge »). Le coût de la sécurité se répercute sur les salaires des équipages, qui incluent une « prime de mer », et les primes d'assurances, majorées de 20 % pour risques de guerre.

Loïc Salmon

Piraterie maritime : l'action d'Europol

Lutte contre le trafic de drogue : réponse internationale

Les quantités de drogue saisies en mer en 2014 et 2015 et à destination de l'Europe sont passées de 1% à 5 % pour le cannabis et de 17 % à 67 % pour la cocaïne. En 2015, la Marine nationale a saisi 1,9 t de cocaïne (+ 290 kg rejetés en mer) et 2,5 t de cannabis (+ 1,5 t rejetée en mer). Elle a aussi intercepté 1.289 migrants en Méditerranée et 1.736 à Mayotte. En matière de pêche illicite, elle a procédé à 1.537 contrôles, dressé 1.828 procès-verbaux, dérouté 55 navires et saisi 8,5 t de poisson et 155 km de filets. En 2015, selon l'International Maritime Bureau, il y a eu 7 actes de piraterie dans le golfe de Guinée et 18 en Asie du Sud-Est ainsi que 17 actes de brigandage maritime (attaques de navires à quai ou au mouillage dans les ports) dans le golfe de Guinée et 153 en Asie du Sud-Est.