

La surveillance maritime de l'Union européenne : à la recherche d'une stratégie cohérente

Franck Bazzoli

La Revue maritime dans ses n°501 et 502 a publié le mémoire de Master 2 de l'Université de Toulon « Carrières Publiques - Sécurité et défense » rédigé sous la direction de M. le commissaire général de 1^{re} classe (2S) Jean-Louis FILLON au cours de l'année universitaire 2013-2014. Seule manquaient les conclusions et les principales annexes. Les voici.

La rédaction

Conclusions

« Pour pouvoir aboutir à des solutions valables, il faut tenir compte de la réalité. La politique n'est rien d'autre que l'art des réalités. Or, la réalité, c'est qu'actuellement l'Europe se compose de nations.

C'est à partir de ces nations qu'il faut organiser l'Europe et, s'il y a lieu, la défendre » Discours du Général De Gaulle le 25 février 1953 relatif à « l'espoir européen ».

L'Union européenne doit changer de vision politique. Depuis plus de 50 ans elle a principalement concentré ses efforts sur l'économie et a mis de côté d'autres sujets essentiels telle que la sécurité. Dorénavant, elle doit s'adapter à la mondialisation et à la maritimisation en menant une politique globale. Il convient, *de facto*, qu'elle accorde plus d'importance à sa politique étrangère de sécurité commune, en reconsidérant le strict cadre des opérations civilo-militaires. Peut-être que le temps est venu de constituer des réservoirs de forces militaires entièrement dédiées à la

sûreté et la sécurité des approches maritimes européennes. De fait, l'UE aura besoin d'un système de surveillance maritime commun, afin de coordonner les missions et l'action des forces. Actuellement, les agences opérationnelles de l'UE ne mutualisent pas leurs informations ; elles travaillent de manière indépendante ; mais il convient de faire preuve d'optimisme car, il est permis de penser qu'elle sera en mesure de concevoir dans un avenir proche un système de surveillance maritime fédérateur, développé sur la base des concepts CISE¹ et alimenté par les systèmes nationaux des États membres.

Ainsi, cet espoir de voir s'imposer un tel système devra surmonter, en plus des problèmes liés à la gouvernance de l'UE, des difficultés liées à l'interopérabilité des réseaux.

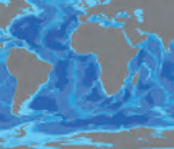
L'interopérabilité des réseaux, qui permet l'échange de flux d'informations entre les États maritimes, nécessite une haute maîtrise technique tant les dysfonctionnements potentiels sont nombreux. Or, un système fédérateur ne peut se permettre des lacunes en termes de qualité de service : la résolution d'une telle problématique relève d'une extrême complexité, très onéreuse et fortement chronophage en matière de ressources humaines. Il est cependant permis de penser que les spécialistes trouveront les solutions techniques adaptées.

Pour autant, le principal problème que rencontre le développement du système européen est surtout lié à celui du principe de souveraineté des États. Les États membres ont-ils vraiment confiance les uns envers les autres ? Au travers des débats qui ont animé la période électorale, sur le renouvellement des parlementaires européens, il apparaît difficile pour eux de partager leurs prérogatives et d'obtenir un consensus tant les avis et les intérêts dans les domaines de société sont divergents. Comme l'a évoqué Florentina Mutiu² dans sa thèse « le problème de la souveraineté dans le contexte de l'intégration européenne » : « L'acceptation de la souveraineté partagée suppose une délimitation nette et précise de ces compétences. En même temps, il est important que dans le cadre de la construction européenne actuelle, soient saisies les implications théoriques et pratiques de la souveraineté partagée, ainsi que la modalité dans laquelle celle-ci est perçue. [...] L'avenir de l'Union doit être bâti sur la décentralisation et la diversité. L'exercice des compétences doit se baser sur les principes de la subsidiarité et de la proportionnalité qui doivent être surveillés. L'Union européenne a besoin d'un système démocratique ouvert d'acceptation des décisions, qui est responsable envers les citoyens, pour rapprocher les peuples de l'Europe des décisions prises en leur nom »

Ainsi, le système de surveillance maritime européen pourrait-il être pensé différemment ? Pourquoi ne pas aborder la question sous un autre angle : ne peut-on pas en créer un unique, qui regrouperait l'ensemble des capteurs des États maritimes et qui répondrait à un cahier des charges international ? Ce système permettrait aux administrations opérationnelles des États membres de collecter

1. NDLR : EUCISE = EUropean test bed for the maritime Common Information Sharing Environment.

2. Florentina Mutiu. Maître de conférences à l'Université de l'Ouest, Timișoara.



avec efficacité les informations nécessaires pour la conduite de leurs missions.

Enfin, comment ne pas s'interroger sur la doctrine militaire actuelle de l'Union européenne ? La récente crise Ukrainienne rappelle combien l'équilibre de la paix est fragile et pose, in extenso, la question de la cohérence du nouveau format du modèle des armées adopté par le dernier livre blanc. Il existe désormais, une menace réelle contre la paix sur le territoire européen.

Alors que nous vivons une crise budgétaire sans précédent, les États-Unis d'Amérique, autrefois protecteurs des pays placés sous la menace de l'URSS, souhaitent redéfinir le pré positionnement stratégique de leurs forces car ils ont, eux aussi, besoin de rationaliser le coût de fonctionnement de leur armée. Considérant que l'arc de crise semble se déplacer vers l'Asie et l'Océanie, les États-Unis souhaitent que l'Union européenne devienne indépendante vis-à-vis de leur pouvoir protecteur, afin d'assumer seule sa défense, voire qu'elle apporte son concours à la gestion d'éventuelles crises majeures. Ceci intègre bien évidemment la protection globale des approches maritimes. L'OTAN a d'ailleurs émis une requête³ en 2010 vers l'UE, pour demander qu'elle mette en œuvre un système de surveillance opérationnel, dont les données seraient exportées vers ses différents centres de commandement.

Les décisions des États membres semblent toutefois prendre une autre direction. Affectés par la crise économique, ils démilitarisent massivement et ont une attitude inverse à ce qu'impose l'actuel environnement sécuritaire. Ce constat est fort bien décrit par le Général d'armée Bertrand Ract-Madoux, chef d'état-major de l'armée de Terre : « Après que son existence ait été mise en péril, au XX^e siècle, par la course aux armements, l'Europe du XXI^e siècle est menacée par sa course à la démilitarisation. Depuis 2009, les États membres de l'Union européenne réduisent leur budget de défense de manière constante et déterminée. Cette atrophie, justifiée par la crise financière de 2008, est pourtant loi de s'appliquer aux autres parties du globe. Si cette course n'est pas résolument stoppée, l'Europe sera vulnérabilisée, dépendante de la bonne volonté des États-Unis, marginalisée sur la scène internationale, bafouée par l'arrogance des nouvelles puissances et, surtout, à la merci d'une surprise stratégique destructrice. »

L'Europe s'appauvrit militairement alors que les États-Unis se désengagent du vieux continent. Parallèlement, les autres puissances comme le Russie, la Chine, le Brésil, le Japon et l'Inde, pour ne citer qu'eux, renforcent considérablement leurs forces armées. Il est donc grand temps, que l'UE réagisse et rationalise ses institutions et ses structures de commandement, car c'est l'unité de la chaîne hiérarchique qui permet d'agir efficacement.

Ainsi, si l'Union Européenne a conscience dans sa globalité des enjeux sécuritaires qui la menacent, il faudra bien qu'un jour elle surmonte enfin les difficultés liées à la souveraineté de ses États membres.

3. Voir rapport 207 CDS 10 F BIS sécurité maritime : rôle de l'OTAN et de l'UE et questions de coordination.

La surveillance maritime de l'Union européenne

sûreté

Sûreté

Annexe 1 : Les principales Administrations Françaises intervenant dans la sûreté et la sécurité maritime

La douane⁴

Le rôle de la douane, administration fiscale, a aujourd'hui considérablement évolué. Rattachée au ministère du Budget, les services de la direction générale des douanes et droits indirects exercent trois missions principales :

- une mission fiscale ;
- une mission de soutien à la compétitivité économique des entreprises ;
- une mission de protection et de sécurité.

Nonobstant les deux premières missions, il convient dans le cadre de cette étude, de préciser d'avantage les prérogatives des douanes vis-à-vis des missions de sécurité et de sûreté. Ainsi, la douane assure la protection et la sécurité des citoyens, dans l'espace représenté par le marché unique⁵. Elle est compétente dans les domaines suivants :

- la lutte contre toutes sortes de trafics, notamment les trafics de stupéfiants, d'armes et d'explosifs, d'espèces animales et végétales menacées d'extinction
- la surveillance des mouvements de déchets nuisibles et toxiques ;
- le contrôle de la circulation des produits stratégiques civils ou militaires, des produits radioactifs et celle des biens culturels, et en empêchant l'entrée en France de produits dangereux ou non conformes aux normes européennes ;
- la contribution à certaines missions de l'État en mer (police de la navigation, des pêches, sauvetage, lutte contre les pollutions, etc.) ;
- la participation à la lutte contre l'immigration et le travail illégal ;
- la constatation des infractions de droit commun dans l'exercice de tous ces contrôles.

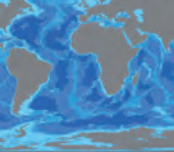
Grâce aux prérogatives judiciaires importantes dont elle dispose, la douane joue un rôle très important dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritime. Compétente du territoire national à la zone contiguë⁶, la douane contribue à la

4. Source : site internet du ministère de l'économie et des finances : <http://www.douane.gouv.fr/articles/a11602-missions-de-la-douane>

5. Le marché unique représente le marché intérieur des 27 États membres de l'Union Européenne. Il a pour objectif principal d'assurer la libre circulation des personnes, des marchandises, des services et des capitaux.

Il vise la mobilité des personnes, le choix de son lieu de résidence et de travail, la libre circulation des marchandises, la libre prestation des services, la libre circulation des capitaux. Dans ce contexte l'introduction de la monnaie unique est le complément indispensable au marché unique : dans un grand marché où les produits circulent librement, elle supprime les opérations de change et garantit la stabilité des prix d'un pays à l'autre.

6. La Zone contiguë possède une largeur de 24 milles marins maximum, calculée à partir des lignes de base. C'est un espace qui se trouve au-delà de la mer territoriale et dans lequel l'État riverain agit à titre préventif contre toute infraction d'ordre douanier, fiscal, sanitaire ou d'immigration.



réalisation de toutes les missions liées inhérente à l'action de l'état en mer. Pour ce faire, elle dispose de 17 aéronaves, dont deux avions spécialisés contre les pollutions maritimes (avions CESSNA F406 dit avions POLMAR).



Figure 22 : dispositif douanier maritime et aérien

La direction des Affaires maritimes (DAM)⁷

Placées sous la tutelle du ministère de l'écologie, de l'énergie et du développement durable, les Affaires maritimes, dont l'implantation s'étend sur tout le territoire national ainsi que dans les départements et territoires outre-mer, exercent les grandes missions suivantes,

7. Source : site internet du ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

La surveillance maritime de l'Union européenne

sûreté

Sûreté

- la sécurité et la sûreté maritimes ;
- l'animation des services des Affaires maritimes ;
- l'Administration des gens de mer.

Concernant le volet sécurité et sûreté maritimes, c'est la sous-direction de la sécurité maritime (SM) qui est chargée, au sein de la DAM, d'élaborer la réglementation de sécurité et de prévention de la pollution relative aux navires et de contrôler son application. Les navires et engins concernés sont les navires de commerce et de pêche, ainsi que les barges et engins de travaux en mer. La DAM assure des missions de sauvetage, de contrôle des pêches, de protection de l'environnement, de police de la navigation ainsi que du domaine public. Pour ce faire, elle dispose de,

- 3 patrouilleurs des affaires maritimes ;
- 3 vedettes régionales de surveillance ;
- 21 unités littorales des affaires maritimes (ULAM), composées d'un effectif moyen de 7-8 agents pour un effectif total de 150 personnes. Chaque ULAM est dotée de moyens nautiques (vedette côtière et/ou embarcation légère rapide) et terrestres (véhicules légers et/ou utilitaires et/ou 4x4) ;
- 7 centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS⁸) plus un « sous-CROSS » implanté en Corse à Ajaccio appelé CROSS MED en Corse ;
- 15 centres de sécurité des navires (CSN⁹) répartis tout le long du littoral national.

La gendarmerie maritime ¹⁰

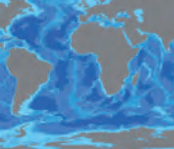
La Gendarmerie maritime, composante opérationnelle de la Marine nationale, assure la sûreté des grands ports français et des approches maritimes depuis 2006.

Cette force est une formation spécialisée de la Gendarmerie nationale, placée pour emploi auprès du chef d'état-major de la Marine. Dédiée au monde maritime, elle est présente sur l'ensemble du littoral métropolitain et outre-mer, dans les emprises de la Marine et certains grands ports civils.

8. Armé par du personnel provenant des Affaires maritimes et de la Marine nationale, chaque CROSS comporte environ 50 agents, qui assurent une permanence opérationnelle jour et nuit tout au long de l'année. Ils disposent de moyens de communication radio-maritimes et de moyens de surveillance perfectionnés (RADAR, satellites...). Leur mission principale est la coordination des opérations de sauvetage en mer. Les CROSS se tiennent prêts à faire intervenir les moyens de secours, pour aider tout marin en détresse en mer, qu'il soit plaisancier, marin pêcheur ou marin de commerce.

9. Ce sont des services spécialisés qui traitent de l'ensemble des problèmes de sécurité des navires. Ils sont les interlocuteurs privilégiés des armateurs, des chantiers de construction navale, des professionnels de la mer ou des plaisanciers en cette matière.

10. Source : site internet de défense : <http://www.defense.gouv.fr/marine/organisation/les-forces/gendarmerie-maritime/la-gendarmerie-maritime>



Les moyens dont elle dispose lui permettent d'intervenir jusqu'à 200 milles nautiques pour assurer les missions suivantes :

- protéger l'environnement ;
- préserver la ressource halieutique ;
- lutter contre toutes sortes de trafics illicites ;
- assurer la sûreté maritime des grands ports,
- assurer les missions de défense qui sont assignées à la Gendarmerie nationale.

Seule force disposant d'un pouvoir de police générale en mer, la gendarmerie maritime dispose de 1 115 hommes ainsi que de 34 vedettes qui se décomposent en :

- 22 vedettes côtières de surveillance maritime (VCSM) ;
- 4 patrouilleurs côtiers de Gendarmerie maritime (PCG) ;
- 8 vedettes de sûreté maritime portuaire (VSMP).

*La Marine nationale*¹¹

L'histoire de la marine de guerre française débute véritablement au cœur du Moyen-Âge. En 1203, le roi Philippe Auguste obtient le rattachement de la Normandie au royaume : pour la première fois, celui-ci dispose d'une frontière maritime. Néanmoins, malgré la création d'un premier arsenal à Rouen, le Clos des Galées, le pays ne possède pas encore d'armée navale permanente. Une caractéristique qui va marquer les cinq premiers siècles de l'histoire de la marine de guerre française et expliquer, pour une part, ses mécomptes durant la guerre de Cent ans.

De nos jours, La Marine nationale assure des missions non permanentes, symbolisées par les opérations extérieures (OPEX) et des missions permanentes¹⁵¹ que sont : La dissuasion, la connaissance et l'anticipation, la prévention et, la plus importante dans le cadre de cette étude, la posture permanente de sauvegarde maritime (PPSM).

Ainsi, la PPSM symbolise la réponse de la Marine nationale aux missions exigées par l'État dans le cadre de l'action de l'État en mer, soit :

- lutte contre les menaces susceptibles de venir de la mer (terrorisme, narcotrafic, transport illicite de migrants, etc.);
- défense de la souveraineté et des droits souverains en mer ;
- maîtrise des risques liés à l'activité maritime (accidents de mer, pollution, etc.).

Les missions liées à la PPSM représentent, de facto, un quart des missions engageant les moyens de l'institution, tous bâtiments et aéronefs confondus.

Les moyens engagés dans l'AEM sont :

11. Source : site internet du ministère de la Défense : <http://www.defense.gouv.fr/marine/decouverte/missions> 151 Voir annexe III.

- 9 avisos type A 69 plus communément appelés patrouilleur de haute mer, quand ils interviennent sous mandat AEM ;
- 1 patrouilleur de surveillance océanique (*L'Adroit*) ;
- 3 patrouilleurs type OPV 54 ;
- 6 patrouilleurs type P 400 dédiés à l'outre-mer ;
- 2 patrouilleurs de surveillance des sites (PSS) type *Athos* ;
- 11 chasseurs de mines type *Eridan* ;
- 4 bâtiments-bases de plongeurs démineurs (BBPD) type *Vulcain* ;
- 6 hélicoptères Dauphin de service public ;
- 3 hélicoptères type NH 90 ;
- 26 avions de patrouille maritime type Atlantique 2 ;
- 4 avions de surveillance maritime type Falcon 50 (+4 en cours de livraison) ;
- 5 avions de surveillance maritime type Guardian ;
- 59 sémaphores.

Annexe 2 : Focus sur les sémaphores

Autrefois utilisés par les Romains comme des tours de guet (pour être alerté des dangers venant de la mer, les sémaphores modernes doivent leur origine à M. Charles Depillon¹². En effet, c'est lui qui inventa en 1806 l'architecture et le concept d'emploi originels qui se sont développés au fil du temps, pour aboutir à la chaîne sémaphorique nationale telle que nous la connaissons aujourd'hui.

Traduit du Grec ancien, le mot sémaphore se décompose en deux termes qui signifient pour chacun d'eux : « *sema*' » signe et « *phoros* » qui porte. Ce mot signifie une volonté de communiquer et de s'ouvrir vers un monde.

Mut par la nécessité stratégique militaire de communiquer par tout temps, la première fonction des sémaphores a été de transmettre à un correspondant des indications sur la conduite



12. Charles Depillon (1768-1805) était un propriétaire terrien qui possédait des fermes dans l'Eure. Il ne vécut qu'à peine une quarantaine d'années et c'est vers la fin de sa vie qu'il mit au point un projet de sémaphore qu'il soumit au Vice-Amiral DECRES.

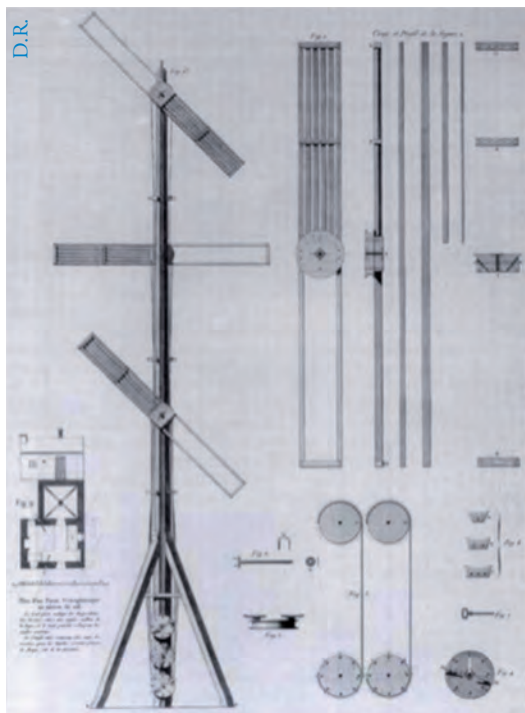
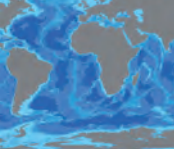


Figure 23 : conception du tout premier sémaphore

exposés aux caprices du temps, d'importants travaux furent engagés à cette date. Le mât d'origine en bois fut déposé et remplacé par un mât en tôle et l'habitat fut à neuf pour devenir un peu moins sommaire.

Par ailleurs, la Marine adopta le système Bréguet de transmission des messages à partir de 1840 environ, ce qui permit à l'ensemble de l'installation de porter le nom de « postes électro-sémaphoriques ». Un système de télégraphie par pavillons, donnant d'autres indications (conditions de marée, météorologie, etc.) fut également développé. Les postes de télégraphie électrique à cadran de Bréguet ont finalement remplacé le système Morse vers 1860.

Il fut envisagé de fermer la chaîne sémaphorique au début des années 2000 en raison des mesures de restrictions budgétaires ; celles-ci furent imposées par la loi de programmation militaire 1997-2002 et par la stratégie du deuxième livre blanc de la défense, qui faisait de la projection de force sa priorité, eu égard au retour d'expérience de la guerre du Golfe. Toutefois, la catastrophe de l'*Erika* en 1999, ainsi que l'échouage du cargo *East-Sea* en 2001 permirent de mettre en lumière les carences en matière de surveillance radar et visuelle des approches maritimes. Seule une chaîne sémaphorique, renforcée et réorganisée, était en mesure de répondre aux exigences d'une surveillance renforcée des approches maritimes du littoral.

De nos jours, les sémaphores sont à considérer comme des « vaisseaux de pierre », car ils partagent de nombreuses caractéristiques avec un navire opération-

à tenir, en cas d'observation de navires au large, de recevoir des indications données par ces mêmes navires. À cette époque, il n'existait, pour transmettre les nouvelles en mer, qu'un code de pavillons rudimentaire. Or, ce code devenait inutilisable, sous certaines conditions de vent ou de positions respectives des navires par rapport à la côte. Ainsi, on ne pouvait plus communiquer par temps brumeux ou de nuit. Le système de signalisation sémaphorique garantit alors l'avantage stratégique à l'armée pour la défense du littoral.

C'est à partir de 1862 que les sémaphores de deuxième génération furent développés. En effet, considérant l'emplacement géographique exceptionnel des sites, qui se situent sur des caps fortement

La surveillance maritime de l'Union européenne

sûreté

Sûreté

nel. Le littoral français de métropole est jalonné de 59 sémaphores¹³. Ces sites sont armés par du personnel de la Marine nationale : leur spécialité est appelée "guetteur sémaphorique de la flotte". Ils sont formés à exercer spécifiquement ce métier et sont appelés à servir dans tous les sémaphores de France.

Les sémaphores sont implantés tout le long du littoral, Corse comprise. Ils assurent une couverture radar, AIS, radio et optique quasiment "étanche" contre ceux qui pourraient vouloir nuire à la sûreté du territoire, en empruntant les voies de navigation, ainsi que pour toute personne se trouvant en danger en mer.

On distingue dès lors deux catégories de sémaphores. Le mode de fonctionnement des premiers repose sur un régime de veille jour et nuit appelé régime de veille permanent ou sémaphore de 1^{ère} catégorie. Ils présentent une spécificité, car on distingue les sites implantés à proximité des ports militaires, en leur donnant le nom de vigies, de ceux implantés aux frontières et au voisinage des grands ports de commerce ou d'intérêts vitaux. L'armement en personnel de ces sites compte dix marins, qui se relayent quotidiennement par équipe de trois, pour assurer le fonctionnement opérationnel.

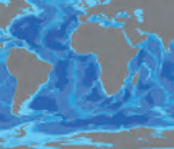
Le mode de fonctionnement des autres sites portant le nom de 2^e catégorie, repose quant à lui, sur un régime de veille intermittent. Ces sémaphores assurent une veille du lever au coucher du soleil selon les éphémérides locales. Néanmoins, ils ne sont pas totalement fermés de nuit : ils sont simplement en sommeil et peuvent être réactivés, en seulement quelques minutes, sur ordre de leur autorité

D.R.



Figure 24 : exemple de sémaphore au début du XX^e siècle

13. La Manche et la Mer du Nord comptent 14 sémaphores, de la frontière belge à la baie du Mont Saint Michel. L'Atlantique 26, de la baie de Saint Malo à la frontière espagnole. La Méditerranée 19, répartis de la frontière espagnole à la frontière italienne, ainsi qu'en Corse.



opérationnelle. Les marins qui les arment sont au nombre de cinq ou, alors, des équipes de deux guetteurs se relayent quotidiennement pour assurer les diverses missions.

Les sémaphores sont gérés organiquement par les formations opérationnelles de surveillance et d'information du territoire (FOSIT) ; ils sont au nombre de trois et sont implantées dans chacune des trois façades maritimes : Toulon, Brest et Cherbourg.

En outre, ils sont placés sous les ordres d'un Amiral qui est Commandant de zone maritime¹⁴ (CZM). Pour les besoins liés à la conduite des opérations, notamment celles qui concernent les sémaphores, les CZM utilisent les centres opérationnels de la marine de leur région (COM). De là, ils émettent des directives vers les unités opérationnelles. Leurs orientations stratégiques sont basées sur les principes suivants :

- surveillance optique et radar des approches maritimes de leur secteur d'action, notamment ce qui concerne le suivi, la sécurité, la police de la navigation et la surveillance de la circulation aérienne à basse altitude ;
- participation aux opérations de sauvetage maritime ;
- veille des fréquences radio, notamment de sécurité et de détresse ;
- recherche et recueil du renseignement ;
- prévention et la lutte contre les pollutions maritimes ;
- protection des biens culturels maritimes.

Dans le cadre de l'action de l'État en mer, les sémaphores peuvent concourir, sur ordre de l'autorité chargée de leur emploi opérationnel, aux tâches des autres administrations (affaires maritimes, gendarmerie nationale, douanes, sécurité civile, police aux frontières).

Les sémaphores apportent leur concours en cas d'événements maritimes, portuaires ou terrestres, pouvant survenir dans les zones de la compétence des préfets de départements et maires des communes du littoral. Grâce à leur position remarquable, les sémaphores apportent aussi leur contribution à la sécurité civile dans le cadre de la surveillance des incendies de forêts et des catastrophes naturelles.

Les sémaphores font généralement partie du réseau météorologique métropolitain et reçoivent alors la classification de station auxiliaire principale, ordinaire ou d'enquête. Ils peuvent être dotés de matériels d'observations automatiques entretenus par Météo France. Les conditions de réalisation des observations synoptiques et climatologiques sont définies par convention entre la Marine nationale et météo-France.

Les sémaphores disposent, pour exécuter ces missions, d'un matériel de pointe qui comprend :

- des équipements de détection : 1 radar, 1 ensemble AIS ainsi que le système SPATIONAV ;

15. Appareil de radiopéage utilisé à bord des navires ou des aéronefs et comprenant une antenne directive associée à un récepteur radioélectrique, pour déterminer la direction d'un émetteur.

- des équipements radio : 2 radios VHF, 1 radiogoniomètre ;
- des équipements optiques : 1 jumelle au grossissement X25, 1 paire de jumelle classique, ainsi que 2 paires infrarouges dédiées à la détection nocturne.

Pour conclure, nonobstant les moyens modernes telles que les capacités drones ou optroniques, il convient de noter que le travail réalisé quotidiennement par les guetteurs sémaphoriques permet de sauver au minima une centaine de vie par saison estivale, grâce à leur capacité de détection optique. Ce travail d'occupation de terrain, qu'ils réalisent par l'appel et l'identification systématique des navires, permet également d'éviter de nombreux événements de mer tels que des collisions et pollutions marines. Enfin, il confère à la France un fort pouvoir dissuasif en matière d'immigration clandestine (qui se concentre aujourd'hui, principalement, sur les côtes italiennes) et de trafics en tous genres.

Bien que l'heure soit aux rationalisations d'effectifs et aux restrictions budgétaires, il convient de ne pas négliger l'importance et l'efficacité de nos sémaphores, en limitant de façon trop conséquente les moyens qui lui sont octroyés.

BIBLIOGRAPHIE

Gautier Louis, *la défense de la France après la guerre froide*, presse universitaire de France, 2008. ISBN 978-2-13-056652-6

Papon Pierre, *le sixième continent géopolitique des océans*, éditions Odile Jacob, 1996. ISBN 2.7381.0377.4

Boniface Pascal, *L'année stratégique 2014, analyse des enjeux internationaux*, Institut IRIS Armand Colin, 2014. ISBN 978-2-200-28756-6.

Amiral Moulin Jean-Isnard Jacques, *De la mer à la terre*, Perrin, 2006. ISBN 2-26202262-3

Hubac Camille, *L'Union Européenne*, Argos, 2012. ISBN 978-2-36614-000-2

Vouilloux Jean-Baptiste, *La démilitarisation de l'Europe : Un suicide stratégique*, Argos, 2013. ISBN 978-2-36614-010-1

Zarka Jean-Claude, *L'essentiel des Institutions de l'Union Européenne*, Guarlino, 2014. ISBN 2297032080

Royer Pierre, *Géopolitique des mers et des océans. Qui tient la mer tient le monde*, presse universitaire de France, 2012. ISBN : 978-2-13-059428-4

De Montbrial T. et Moreau Defarges P., *RAMSES 2014 rapport annuel de l'Institut français des relations internationales*, Dunod, 2014. ISBN 978-2-10-058936-4

Linditch Florient, *le droit des marchés publics 5^e édition*, Dalloz, 2009. ISBN 978-2-24708356-56778435

Alvaro de Vasconcelos, *Quelle défense européenne en 2020 ?* 3^{ème} édition, Institut d'Etudes de Sécurité de l'Union Européenne, 2010. ISBN 978-92-9198-162-5

Pascallon P., *La politique de sécurité autour de la méditerranée, lac de paix*, Défense l'Harmattan, 2005. ISBN 2-7475-9447-5

Chaigneau Pascal, *Enjeux diplomatiques et stratégiques*, Economica, 2013. ISBN 978-27178-6565-3

Livre bleu, stratégie nationale pour la mer et les océans, décembre 2009.

Livres blanc sur la défense de 1972, 1994, 2008, 2013.

Cabane François., Charles Depillon inventeur des sémaphores côtiers-*documentation sur l'environnement et le littoral*, IFREMER, 2007.