



SGMer et préfecture maritime : une exigence de proximité

Laurent Isnard

vice-amiral d'escadre, Préfet maritime de la Méditerranée

Commandant en chef pour la Méditerranée

Le dimanche 13 octobre 2019, tôt le matin et quelques semaines seulement après ma prise de fonction comme Préfet maritime de la Méditerranée, j'appelle Denis Robin, le Secrétaire général de la mer, pour lui faire part de l'accident survenu au cours de la nuit dans les Bouches-de-Bonifacio. En effet, vers une heure du matin, le cargo *Rhodanus* s'est échoué à proximité de Bonifacio.

Un accident de ce type au cœur d'une réserve naturelle¹ et dans une zone maritime particulièrement vulnérable, n'est pas un évènement anodin. Au-delà de l'aspect opérationnel, je sais que la dimension politique va être majeure. Et si le préfet Maritime est en mesure de gérer la dimension régionale et locale, il a besoin d'un relais au niveau national qu'il trouve naturellement dans son autorité de coordination, le secrétaire général de la mer.

Ce dernier écoute attentivement le compte-rendu des circonstances de l'accident. Il est concentré car les questions des cabinets ministériels fusent déjà. Je lui expose aussi les premières mesures que j'entends prendre pour prévenir tout risque de fuite du combustible de navigation et des huiles contenus à bord. Dans l'après-midi, le Secrétaire général me rappelle pour m'annoncer un déplacement ministériel décidé dans l'urgence. Il faut se caler très vite, affiner la stratégie d'intervention et être en mesure de présenter les mesures que je vais prendre pour faire cesser ce risque. Tous les services de la préfecture maritime sont mobilisés, les échanges avec les autres chargés de mission du Secrétariat général de la mer (SGMer) s'intensifient.

Le 18 octobre le *Rhodanus* est enfin déséchoué grâce au concours de nombreux moyens de l'État (nautiques, aériens, terrestres, experts, équipes de

1. Réserve naturelle des Bouches de Bonifacio (RNBB, 1999) gérée par l'Office de l'Environnement de la Corse.



Déséchouement du Rhodanus (photo Marine nationale)

gestion de crise, armateur, assureur...). Aucune pollution n'a été constatée. La dimension médiatique et politique a été parfaitement gérée.

C'est cet exemple d'une coopération exemplaire qui m'est revenu à l'esprit au moment de rédiger cet article et illustre bien ce lien quotidien entre le Secrétariat général de la mer et une préfecture maritime.

La dimension politique et institutionnelle.

Les liens qui rattachent le SGMer aux préfectures maritimes sont d'abord de nature institutionnelle et politique. Ils sont étroits car ces deux institutions se nourrissent mutuellement d'informations sensibles pour leurs actions respectives. Ils sont indispensables aussi. En effet, la « modernisation » des préfets Maritimes, entreprise en 1978 en raison de la nécessité de faire face au développement des activités maritimes, ne pouvait pas se concevoir sans une autorité administrative nationale d'animation et de coordination. Cette exigence s'est imposée, malheureusement, lors du naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz* au large de Portsall, un matin d'hiver 1978. Dès le 2 août de la même année, face au vide de la politique nationale de l'action de l'État en mer, naissait par décret la mission interministérielle de la mer (MISMER) destinée à animer et coordonner l'action des préfets Maritimes, mission reprise désor-



La SGMer et la coordination de l'action gouvernementale

mais par le Secrétariat général de la mer par décret du 22 novembre 1995.

Ces liens très anciens sont désormais bien présents dans le fonctionnement quotidien de l'action de l'État en mer. Pour l'illustrer notons que, chaque semaine, une conférence téléphonique hebdomadaire réunit le Secrétaire général de la mer et les préfets Maritimes, ou leurs représentants, pour évoquer les sujets et les actions en cours. Ce tempo millimétré apporte une forte coordination de la structure ainsi qu'une grande efficacité à cette action publique.

À l'échelon central le SGMer est responsable de l'organisation du comité interministériel de la mer (CIMER) qui peut conduire à des décisions majeures pour l'action du préfet Maritime. Pour la préparation de chaque CIMER, les préfetures maritimes sont consultées pour faire remonter d'éventuelles idées d'arbitrage nécessitant l'action du Premier ministre.

De son côté, le Secrétaire général de la mer est présent à l'occasion de la Conférence Maritime Régionale (CMR), principal outil de gouvernance en Méditerranée. Elle réunit annuellement, à Toulon et sous la présidence du préfet Maritime, les principaux acteurs de l'action de l'État en mer comme les directeurs des administrations de la fonction garde-côtes, les chefs de service de l'État (DDTM, DIRM, DREAL...) ou les autorités judiciaires. Cette instance, destinée à conduire une réflexion sur l'ensemble des questions d'intérêt général maritime, permet à ses membres d'impulser et de suivre la mise en œuvre de la politique initiée dans le cadre de l'action de l'État en mer. Ainsi, le préfet Maritime, assisté des membres de la CMR définit les orientations stratégiques de l'État et fixe ses priorités. La plupart des décisions arrêtées pourront être traitées au niveau local, mais d'autres nécessiteront des actions nationales qui seront initiées, notamment, par le SGMer. A titre d'exemple, des sujets d'actualité en Méditerranée comme la réorganisation de la lutte antipollution ou le financement national du traitement des navires abandonnés sont remontés au niveau du SGMer.

La dimension opérationnelle

Comme nous l'avons évoqué plus haut, l'ancêtre du SGMer, la MISMER, est née des suites d'une catastrophe majeure. C'est cet événement qui a fait prendre conscience du besoin d'un relais national pour permettre aux préfets Maritimes de remplir leurs missions de sauvegarde des personnes et des biens ainsi que de lutte contre les pollutions.

La Méditerranée n'est pas exempte de ces préoccupations. Ces dernières années ont montré la pertinence du dispositif de protection de nos côtes mis en place au fil des décennies. La collision, le 7 octobre 2018, du navire roulier tunisien *Ulysse* avec le porte-conteneurs chypriote *CLS Virginia* au mouillage au nord du cap Corse a été inédite. Non seulement cet accident, lié

notamment à une distraction numérique (il y a d'autres facteurs : radar mal réglé, etc.) et à un défaut de vigilance, a généré de grandes difficultés pour désincarcérer les deux navires mais elle a aussi provoqué la pire pollution de nos côtes méditerranéennes depuis la catastrophe du pétrolier Haven, en 1991, au mouillage devant le port de Gênes.

L'autre accident récent est celui du cargo *Rhodanus* évoqué en début d'article. Ce navire, de type fluviomaritime, long de 89 mètres, était chargé de 2 600 tonnes de bobines d'acier et contenait 38 tonnes de gazole de propulsion et 3 140 litres d'huile. Moins d'une semaine après, il était déséchoué grâce au concours de nombreux moyens de l'État, sans qu'aucune pollution ne soit constatée.

Pour ces deux accidents majeurs, si au niveau local le préfet Maritime était sur le front, il en était de même au niveau national avec la prise en charge de la dimension politique par le Secrétariat général de la mer. Mais ces événements ne doivent pas rester sans suite. C'est pour cette raison que la préfecture maritime de la Méditerranée a fait remonter au SGMer d'importants retours d'expérience comportant des propositions d'amélioration du dispositif de sécurité maritime autour de la Corse.

Il est en effet indispensable que l'échelon national perçoive bien les risques de la circulation maritime au large de la Corse liée à la croissance des flux de navires à destination de l'Italie (Gênes) depuis le sud de la Méditerranée et du canal de Suez ou de l'ouest de la Méditerranée (Marseille et Barcelone, Gibraltar).

L'autre dimension opérationnelle concerne l'emploi de la force en mer. En effet, la Méditerranée, carrefour du Nord et du Sud, est une zone propice à de nombreux trafics illicites. Au-delà des missions actuelles de contrôle de l'embargo sur les armes, imposé par les Nations unies à la Libye (mission européenne *Irimi*), le préfet Maritime suit avec attention toutes les conséquences du délitement de cet État. Parmi les contrecoups de la guerre en Libye, les trafics de personnes et de produits stupéfiants figurent en première place. Concernant les conséquences des traversées de migrants à partir de la Libye, ou du Maroc, une étroite relation s'est mise en place avec le Secrétaire général de la mer. Les échanges sur ce sujet sont très fréquents afin de permettre l'information du Gouvernement mais aussi recevoir des informations politiques.

De nombreux États méditerranéens sont touchés par le trafic de drogue. Afin de lutter contre le développement de ce fléau, le préfet Maritime est chargé de la coordination de la lutte contre ce trafic. Régulièrement les moyens des douanes et de la marine nationale sont engagés dans des opérations décidées par le Gouvernement et dont un plan d'actions annuel est ensuite décliné par le SGMer. Ces opérations nécessitent tout d'abord des autorisations de visite par les États des pavillons concernés. Le SGMer veille au bon traitement par le ministère des affaires étrangères de ces procédures sensibles. Mais le navire ciblé



La SGMer et la coordination de l'action gouvernementale

peut ne pas accepter l'ordre d'arrêt donné par le navire d'État. Dans ce cas, des mesures d'emploi de la force en mer peuvent être nécessaires. Elles sont prévues par la loi et leur mise en œuvre est détaillée par une instruction du SGMer. Si les tirs d'avertissement et l'opération de vive force sont à la main du préfet Maritime, le tir au but relève, sauf délégation spécifique et limitée, du Premier ministre dont le cabinet sera activé par le SGMer. En 2019, une importante opération de lutte contre le narcotrafic dans le sud-ouest de la Méditerranée avait permis l'interception, par la douane, assistée par des moyens de la marine nationale, d'un navire rapide, le *Diablo*, battant pavillon US et transportant plus de sept tonnes de résine de cannabis.

La dimension économique et environnementale.

C'est sans doute dans le domaine du développement durable que les responsabilités du préfet Maritime se sont le plus développées ces dernières années. Pour illustrer ce phénomène, rappelons qu'il est devenu aussi, depuis un décret de 2012, un préfet coordonnateur de façade maritime, en l'occurrence pour toute la façade Méditerranée, conjointement avec le préfet de la région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Dans ce cadre, l'enjeu représenté par les trois futurs parcs éoliens pilotes *offshore* dans le golfe du Lion et au large de la Camargue a nécessité des travaux importants à la préfecture maritime sur la base, souvent, d'un dialogue étroit avec le Secrétariat général de la mer qui dispose au niveau national de la meilleure vision de tous les paramètres de cet investissement stratégique pour la France. De ce point de vue le Comité France Maritime, piloté par le SGMer et le Cluster Maritime Français, est une enceinte importante permettant de faire remonter d'éventuelles difficultés ou de proposer des évolutions pour simplifier ou accélérer des procédures. C'est grâce à ces appuis que la préfecture maritime, avec l'aide de la direction interrégionale de la mer, a été en mesure de définir, en mer, d'immenses zones propices au développement de l'éolien, d'obtenir les consensus des acteurs maritimes et de donner des zones préférentielles pour l'implantation des premières fermes commerciales.

Le SGMer est aussi très impliqué dans une initiative pour le développement de l'économie bleue en méditerranée occidentale. Ce projet intitulé « OuestMED » regroupe une dizaine de pays de la Méditerranée occidentale. Il est basé sur les travaux de ces mêmes pays au sein du Forum de la Méditerranée Occidentale (Dialogue 5+5), et repose sur un effort collectif des pays participants, de la Commission européenne (DG MARE), du Secrétariat de l'Union pour la Méditerranée (UpM) et d'autres organisations et processus régionaux. En étroite relation avec la préfecture maritime de la Méditerranée, le SGMer évalue au sein de ce forum les actions concrètes et les projets en

commun qu'il serait opportun de développer dans les domaines de la sécurité et de la sûreté tout autant que du développement durable. De ce point de vue l'expérience acquise par Toulon dans le domaine de la planification spatiale maritime a pu être utilement valorisée par le SGMer au sein de OuestMED.

L'environnement en mer représente aussi un autre défi majeur. Responsable de la protection de l'environnement en mer, le préfet Maritime est efficacement appuyé par le Secrétariat général de la mer. Parmi les nombreux sujets figure l'extension du réseau d'aires marines protégées en Méditerranée, notamment par la création de zones de protection forte (ZPF) au sein des aires marines déjà existantes ainsi que la finalisation de la mise en place des sites Natura 2000 au large, proposés en 2017. La protection des herbiers de posidonie, espèce protégée de la Méditerranée qui assure l'oxygénation de ses eaux ainsi que le berceau de sa biodiversité est également une priorité. Pour mettre fin à la destruction de ces herbiers par le mouillage anarchique de nombreux navires de plaisance et pour renforcer la sécurité maritime, la préfecture maritime a lancé une vaste politique d'organisation des mouillages sur tout le littoral. Cette politique ambitieuse est en train d'aboutir avec la définition de zones de mouillage et la mise en place d'un plan d'équipements de nos eaux en coffres et bouées. Au niveau national le SGMer a relayé cette politique publique méditerranéenne en faisant acter dans les mesures du CIMER 2019 le recours aux zones de mouillage écologiques et ZMEL². Cette décision a constitué un argument majeur auprès des autorités locales et des usagers de la mer.

Conclusion

Il m'était difficile de détailler toutes les interactions existant entre une préfecture maritime et le Secrétariat général de la mer. Je souhaite que ces quelques exemples choisis illustrent l'importance des liens qui nous unissent dans la crise ou dans l'action quotidienne. Ces interactions ne sont pas près de se réduire. En effet, déjà de nouveaux défis apparaissent et vont nécessiter un soutien de plus en plus exigeant au profit des préfectures maritimes. Ainsi, avec l'arrivée de nouvelles technologies de rupture, le champ du possible s'élargit chaque jour davantage. La préfecture maritime essaye de trouver les bonnes réponses à tous ces besoins d'espace maritime tout en veillant à réduire les risques et garantir les intérêts des utilisateurs de la mer. Mais l'arrivée des drones, des îles artificielles, des sous-marins privés et l'émergence de nouvelles formes de délinquance en mer constituent autant de défis que nous ne pourrions relever qu'unis au niveau local comme au niveau national.

2. Zones de mouillage et d'équipements légers.