



Schéma directeur de la fonction garde-côtes

Franck Leclercq

Ingénieur général de l'armement

Secrétariat général de la mer

Les missions de la fonction garde-côtes

De frontière naturelle, la limite entre l'océan et les terres habitables est devenue avec les progrès de la navigation, au cours de l'histoire, une zone de menace, avec les invasions venues du nord, ou les incursions dans le sud, conduisant à l'instauration d'un « guet de la mer ». Avec le développement du commerce suivant ces mêmes progrès de la navigation, la côte est aussi devenue frontière fiscale. Sûreté du territoire, contrôle des marchandises et perception de droits sont à la base de la garde des côtes qui s'est constituée en France depuis cinq siècles.

Avec l'essor des activités maritimes, la fonction garde-côtes a pris de nouvelles dimensions. Au fur et à mesure que ces activités se développaient et étaient réglementées, le besoin a crû d'une « police maritime », garante du bon ordre en mer. Comme toujours en mer, milieu dangereux, le contrôle et la possibilité de l'emploi de la force sont accompagnées de l'obligation d'assistance et de sauvetage. La fonction garde-côtes recouvre aujourd'hui des missions très variées : surveillance et sûreté maritime, lutte contre tous les trafics illicites, contrôle des pêches, contrôle de l'impact des activités en mer sur l'environnement, lutte contre les pollutions accidentelles ou intentionnelles, sauvetage. Toutes ces missions font appel au sens marin, aux compétences juridiques et au sens de l'intérêt général des agents qui les exercent. S'exerçant sur le domaine maritime public, elles sont une prérogative de puissance publique, donc de l'État en France.

Quelques chiffres de l'année 2019 illustrant l'importance de ces missions, dans les eaux métropolitaines et outre-mer : 25 tonnes de stupéfiants saisis en mer, 9 000 contrôles des pêches, 1 500 infractions constatées, 3 500 migrants illégaux et 240 passeurs présumés interceptés, réduction de plus de 80 % des pollutions aux hydrocarbures en huit ans ; plus de 10 400 opérations de

sauvetage ou d'assistance impliquant plus de 31 000 personnes coordonnées par les centres de sauvetage français, avec les moyens de l'État, de la SNSM et d'acteurs privés. Ces missions se développent, avec la montée en puissance de la réglementation sur l'environnement – sur les émissions atmosphériques des navires par exemple – et l'instauration de nouvelles aires marines protégées.

Ces opérations requièrent des compétences confirmées en matière de remorquage de navires lourds, de sauvetage, de fouille de navire, de réglementation de la navigation, des pêches et de l'environnement, sans oublier le savoir-faire en matière de maintien de l'ordre en mer.

Une organisation française résiliente et flexible

Pour l'exercice de ces missions, l'État s'est doté de capacités humaines, organisationnelles et techniques, organisées par des administrations expérimentées. Ainsi, les administrations des affaires maritimes et de la douane, la gendarmerie maritime et la gendarmerie nationale, la protection et la sécurité civiles, la police nationale, la marine nationale collaborent à la fonction garde-côtes. Chacune de ces entités apporte ses savoir-faire propres, et, dans la limite de ses moyens, dispose de la flexibilité et des compétences générales, renforcées par des mutualisations en matière de formation spécialisée, qui lui permettent de soutenir ses partenaires dans la fonction garde-côtes. Ce dispositif combinant spécialisation et mutualisation garantit une résilience et des possibilités de montée en puissance, très précieuses pour faire face à des situations dont l'occurrence ne se prévoit pas à l'avance mais que l'État doit anticiper.

Sur le plan opérationnel, l'efficacité de cette mutualisation est le fruit d'une longue pratique, de coordination zonale par les préfets maritimes en métropole et, outre-mer, par les préfets, délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer. Ces derniers disposent ainsi de compétences humaines assises sur des cultures



©Marine Nationale

Le 23 mai 2019, la vedette Jean-François Deniau de la Douane et le patrouilleur de haute mer Commandant Birot de la Marine nationale ont procédé à l'arraisonnement d'un go fast dans les eaux internationales du sud de la Méditerranée centrale, avec près de 7.5 t de cannabis et trois membres d'équipage à bord. Ils accostent dans la base navale de Toulon et le personnel du Commandant Birot décharge la drogue du Jean-François Deniau.



La SGMer et la coordination de l'action gouvernementale

maritimes fortes et des moyens de surveillance et d'intervention variés. Cette diversité contribue à la résilience du dispositif d'ensemble, à condition que les moyens présentent une cohérence qui en garantisse l'efficacité en tout temps et tout le long des 18 000 km de côtes françaises, dont 12 000 km outre-mer.

Les moyens de la fonction garde-côtes

Pour faire face à la diversité des situations, l'autorité maritime doit disposer de moyens variés, calibrés dans une logique de juste suffisance des moyens, tout en offrant la possibilité de combinaisons adaptées aux circonstances, comme, par exemple, le duo hélicoptère et navire dans le sauvetage. Chaque administration étant responsable de ses moyens, la cohérence de l'ensemble demande une concertation poussée, à l'échelon des zones maritimes pour la programmation de l'activité, et sur le plan national pour la planification des moyens. À cette fin, le Secrétaire général de la mer a la responsabilité de préparer un schéma directeur, en s'appuyant sur les directeurs d'administration responsables des différentes entités et constitués en un comité directeur de la fonction garde-côtes qu'il préside. Ce schéma directeur, vise à optimiser les moyens en fonction des ressources et est soumis à la validation du premier ministre en comité interministériel de la mer.

Navires de la fonction garde-côtes

La garde des côtes commence en mer, avec des navires, qui remplissent les fonctions d'assistance, de sauvetage, de surveillance, de contrôle, au large, près des côtes et dans les ports. Ces navires sont familiers des navigateurs fréquentant les côtes de France, qui les identifient grâce à leurs bandes obliques de coque aux couleurs du pavillon national.

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 pour la plupart d'entre eux. Ce schéma directeur 2020-2030 s'appuie sur une analyse des besoins, projetée dans le temps, préparée par zone maritime. Il prévoit un rajeunissement sensible de la flotte, avec la commande de près de 70 navires dans la prochaine décennie. Ont ainsi été commandés à différents chantiers français depuis début 2020 : un patrouilleur des affaires maritimes pour la Méditerranée, six patrouilleurs de la marine nationale pour l'outre-mer, trois vedettes garde-côtes de la douane, trois vedettes côtières de surveillance maritime de la gendarmerie maritime et des consultations sont en cours pour deux patrouilleurs côtiers de la gendarmerie maritime et un patrouilleur des affaires maritimes.

Sans présenter la complexité des systèmes navals militaires, la conception et la construction de bâtiments adaptés et au meilleur coût supposent néanmoins un savoir-faire certain, bien présent dans les chantiers français, qui ont fourni la

totalité de la flotte garde-côtes en service et qui exportent plus de 80% de leur production dans ce domaine.

Cette flotte de vedette et de patrouilleurs garde-côtes est complétée par près de 300 embarcations, petites vedettes ou semi-rigides, appuyant un maillage du littoral indispensable à la réactivité de la garde-côtes.

Infrastructure terrestre

La garde-côtes s'exerce aussi à partir de la terre, certains contrôles des activités maritimes y trouvant naturellement leur place, par exemple dans le domaine de la pêche et de la sécurité portuaire et parce que des moyens de surveillance terrestres assurent une permanence complétant les moyens mobiles. Les sémaphores en métropole, les CROSS outre-mer et en métropole, les centres de commandements ou de contrôle qui coordonnent et assurent la liaison avec l'expertise et le renseignement, forment un réseau de capteurs et d'intelligences qui élaborent la situation « garde-côtes » et fournissent à l'autorité maritime les outils de la conduite des actions.

Les progrès des moyens de détection (radars, ballons, satellites) et des outils de traitement des informations, par exemple avec le traitement des données massives et l'intelligence artificielle pour leur interprétation, ont une influence majeure sur l'évolution de ces dispositifs. À ce contexte technique, s'ajoute l'importance croissante des échanges d'information à l'échelle européenne. Ces deux tendances déterminent l'évolution des systèmes d'information utilisés pour la garde des côtes et le volet correspondant du schéma directeur, en cours d'élaboration, en tiendra naturellement compte.

La 3^e dimension

Enfin, les côtes se gardent aussi dans la 3^e dimension. Comme pour les navires, la diversité des aéronefs employés apporte la flexibilité aux modes d'actions : la souplesse des hélicoptères de la douane, de la gendarmerie nationale, de la protection civile et de la marine nationale, l'endurance des avions de surveillance de la marine nationale et de la douane, complètent et appuient les moyens nautiques. Le renouvellement d'une partie de ces moyens est en cours, et s'y ajouteront dans les années qui viennent des drones aériens de surveillance, dont le positionnement fait l'objet d'études et d'évaluations opérationnelles. Leur utilisation en appui des missions garde-côtes fait ainsi l'objet de plusieurs expérimentations, de la surveillance maritime générale au contrôle des pêches ou au contrôle des émissions atmosphériques des navires ; les concepts d'emploi, notamment en combinaison avec les autres moyens de la fonction garde-côtes sont en cours d'élaboration. Ces concepts seront fortement dépendants du cadre réglementaire général d'usage des drones, cadre lui-même en pleine évolution avec la montée en puissance d'une réglementation européenne de la sécurité aérienne pour les drones.



La SGMer et la coordination de l'action gouvernementale

La fonction garde-côtes à l'échelle européenne et internationale

Dans des contextes géographiques, juridiques, institutionnels et historiques différents, nos voisins européens ont mis en place des fonctions garde-côtes structurées en rapport avec leurs besoins et leur organisation administrative. Ces fonctions garde-côtes sont toutefois soumises au cadre du droit international, avec une composante européenne significative qui rend déterminante une coopération indispensable compte tenu de l'imbrication des espaces maritimes européens. Les pays de l'Union européenne ont décidé de développer une vision transversale des différentes missions correspondantes, en vue de renforcer les échanges de bonnes pratiques et de réfléchir à la mise en cohérence de leurs moyens, notamment dans le domaine des échanges d'information. Ces pays ont créé pour cela un « forum européen des fonctions garde-côtes », cadre de réflexion sur ces sujets, et dont la France assure la présidence jusqu'en juin 2021, par le Secrétaire général de la mer.

Les coopérations se développent aussi outre-mer. Pour chacun des bassins ultramarins, ses spécificités en matière de priorités pour la fonction garde-côtes conduisent à mettre en place et faire vivre des coopérations régionales adaptées aux préoccupations communes, que ce soit pour la lutte contre les trafics illicites, la pêche illégale ou pour le sauvetage en mer. La Commission de l'océan indien, la Communauté du Pacifique sont des cadres de développement de ces coopérations, qui se développent également sur le plan bilatéral.

Enfin, le développement d'une réglementation européenne dans le domaine du contrôle des pêches, de la sécurité maritime et de la protection des frontières extérieures de l'Union s'est traduit par la mise en place d'agences européennes spécialisées, qui apportent un soutien aux États membres, en particulier par la mise à disposition de moyens qui peuvent venir compléter ponctuellement ceux des États membres.

Le soutien de l'Union européenne aux États membres ne se limite pas à ces apports. Plusieurs fonds européens, en rapport avec les différentes missions garde-côtes (pêche, gestion des frontières par exemple) sont disponibles pour financer le développement ou le renouvellement des moyens des États membres et la fonction garde-côtes française en bénéficie.

La nécessaire cohérence

En conclusion, la fonction garde-côtes est fondamentalement multidimensionnelle. Sur le plan de ses missions, de ses administrations, de ses équipements, de ses zones maritimes ou de ses coopérations internationales. Tout en préservant cette pluralité qui fait sa résilience, le schéma directeur de la Fonction Garde-Côtes porté par le Secrétariat Général de la Mer a l'ambition de contribuer à assurer durablement la cohérence et l'efficacité de son action.