



## LES PELOTONS DE SÛRETÉ MARITIME ET PORTUAIRE

**Le Comité interministériel de la mer (CIMer) de 2016 a confirmé l'importance de la sûreté et de la sécurité maritimes pour l'État. Face à la menace du terrorisme, les dispositifs de protection des grands ports maritimes sont renforcés : la seconde phase de création de pelotons de sûreté maritime et portuaire, lancée lors du CIMer 2015, se poursuit.**

### LES PORTS, CIBLES DE NOUVELLES MENACES

Les attentats du 11 septembre 2001 ont prouvé que toute infrastructure pouvait à tout moment être l'objet d'une attaque terroriste. Le transport maritime et les ports, points de convergence d'intérêts terrestres et maritimes, sont aujourd'hui des cibles. Ainsi, les grands ports maritimes (GPM) concentrent la majorité du trafic portuaire français et jouent un rôle économique vital pour la continuité de la vie nationale. Certains de ces ports reçoivent les principaux flux d'approvisionnement stratégiques (biens, ressources énergétiques) alimentant le pays (Le Havre, Dunkerque, Marseille Fos, Nantes Saint-Nazaire). D'autres sont spécialisés dans le transport de passagers (Marseille Joliette, Calais) et accueillent d'imposants paquebots de croisière. Une attaque sur ces lieux serait dès lors catastrophique à tous points de vue (social, économique, politique...). C'est notamment la raison pour laquelle les menaces ont été envisagées de façon globale : outre l'action terroriste, ont aussi été désignées comme nouvelles préoccupations le transport illicite de marchandises et l'immigration clandestine.

### LUTTE ET PRÉVENTION

Pour lutter contre ces menaces susceptibles d'atteindre les GPM, divers instruments juridiques ont été créés afin de parvenir à un système mondial cohérent. Le premier est le Code international de sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) entré en vigueur en 2004 et intégré dans la Convention de la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de l'Organisation maritime internationale (OMI). Ces normes internationales de sûreté maritime s'appliquent tant aux navires effectuant des voyages internationaux qu'aux installations portuaires. Prévu lui aussi par SOLAS, le LRIT (*long range identification and tracking system*) permet un suivi fin du trafic en mer. Il apporte une information fiable avec une couverture mondiale. Obligatoire, permanent, infalsifiable et d'une utilisation réservée aux administrations d'État, ce système vient compenser les défauts de l' AIS (*automatic identification system*) et constitue une base incontournable pour l'appréciation de situation maritime.

La publication du code ISPS (*international ship and port facility security*) et sa déclinaison européenne ont conduit, au niveau national, à l'édition en 2006 d'une doctrine nationale de sûreté maritime et portuaire. Elle prévoit notamment la mise en place d'un dispositif particulier de surveillance et de protection. Et le déploiement de pelotons de sûreté maritime et portuaire (PSMP) dans les grands ports maritimes civils français en est la principale concrétisation.

### LES PSMP, GARDIENS DES PORTS STRATÉGIQUES

Unités spécialisées d'une quarantaine de gendarmes maritimes, les PSMP assurent la surveillance et la sécurisation des espaces portuaires (plans d'eau intérieurs des ports et approches maritimes). La dualité de leur zone d'intervention, aussi bien terrestre que maritime, permet une continuité entre les dispositifs mis en place par le préfet de département et le préfet maritime. Ils sont à la fois des organismes de prévention (audits d'évaluation pour les plans de sûreté portuaire, contrôle des installations portuaires, etc.) et d'action (ciblage, escorte de navires sensibles et contrôle des navires d'intérêt).

Après le premier PSMP installé en 2006 dans le port du Havre, deux autres ont été établis à Marseille Port-de-Bouc (2009) et Marseille Joliette (2010). Le CIMer 2016 vient de décider la création prochaine des trois suivants : à l'été 2017, le port de Dunkerque accueillera son peloton, suivi du port de Nantes Saint-Nazaire en 2018 puis de Calais début 2019. Ces unités sont dotées d'une équipe cynophile, de plongeurs spécialistes des explosifs et de moyens nautiques adaptés : une vedette de surveillance maritime et portuaire (VSMP) de 13 mètres, une embarcation de sûreté maritime et portuaire (ESMP) de 9,5 mètres et enfin un semi-rigide de 6,5 mètres, pour des interventions rapides quel que soit l'environnement.

Les pelotons de sûreté maritime et portuaire constituent ainsi un volet majeur de la défense maritime du territoire.



Patrouille de la vedette de surveillance maritime et portuaire devant Marseille.  
© Marine nationale / C. Luu