



La fonction garde-côtes, la marine nationale et les nouvelles exigences d'ordre public en mer



Centre
d'Études
Supérieures
de la Marine



Commissaire en chef de 1re classe (marine)

Thierry DUCHESNE

Chef du bureau action de l'État en mer

État-major de la marine

cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr

SAFER SEAS 2011

Colloque « L'ordre public en mer »

12 – 13 mai 2011-05-11

Le Quartz, Brest

La fonction garde-côtes, la marine nationale et les nouvelles exigences d'ordre public en mer

Lorsque madame le professeur Annie Cudennec m'a proposé d'intervenir dans ce colloque sur l'ordre public en mer, j'ai ressenti, d'abord une profonde gratitude pour cette demande, mais aussi beaucoup d'intérêt car effectivement, il est rare pour nous marins de pouvoir évoquer ce sujet très juridique de l'ordre public en mer.

Notion juridique imaginée pour la terre, beaucoup ont du mal à imaginer que l'ordre public puisse avoir une réalité en mer. Et pourtant les missions d'ordre public de la marine sont bien réelles et on peut dire qu'elles ne font que croître avec l'évolution des enjeux et des technologies.

Néanmoins avant de m'attaquer à cette tâche, il m'a fallu me replonger dans mes vieux grimoires de droit pour me rappeler précisément ce que recouvrait cette notion. En la comparant avec la réalité actuelle et, à ma grande satisfaction, j'ai pu constater que mes repères de juriste n'avaient pas trop changé : l'ordre public c'est toujours la paix interne garantie par l'Etat au travers, de la sécurité, de la salubrité et de la tranquillité publiques...

Donc notre monde change. La mer n'échappe pas à cette évolution mais cela passe plus inaperçu pour le terrien.

1. Les nouveaux enjeux influant sur l'ordre public en mer

On assiste actuellement en mer à l'apparition de deux phénomènes majeurs. Le premier est la criminalisation de l'espace maritime qui est aussi devenu un enjeu de sécurité. L'autre phénomène est la montée des besoins de protection de l'environnement.

1.2 Premier enjeu : la criminalisation de l'espace maritime.

Les missions d'ordre public en mer ont beaucoup évolué. Dans les années quatre-vingt les principales missions d'ordre public consistaient dans des missions de police des pêches, débordant parfois sur du maintien de l'ordre en mer, et dans la prévention et la lutte contre les pollutions. La loi sur l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer de 1994 est l'héritière de l'instruction du Premier ministre de 1989 sur l'emploi de la force dans le cadre des missions de police des pêches. Brest se rappelle sans doute les actions musclées conduites par le préfet maritime, à la fin des années quatre-vingt dix, à l'encontre des fameux « marques

masquées », ces chalutiers espagnols sans licence qui venaient tenter leur chance dans le golfe de Gascogne en masquant leurs immatriculations. Mais cette période paraît déjà comme « un long fleuve tranquille » en comparaison de celle que nous vivons aujourd'hui.

Car aujourd'hui, nous avons basculé dans un autre monde. Aristote disait « qu'il y a trois sortes d'hommes: les vivants, les morts, et ceux qui vont sur la mer ». Mais aujourd'hui, hors la dimension poétique, il n'y a plus qu'un monde divisé entre les vivants, à terre et en mer, et les morts.

On peut dater ce changement d'époque à février 1978, lorsque le département de la défense américain lança son premier satellite GPS (Global Positioning System). Ce système initialement militaire a eu des conséquences que ses inventeurs n'avaient sans doute pas imaginées. En mer, il y a eu deux révolutions : l'invention de la boussole et l'arrivée du satellite. Grâce à ce dernier il n'est plus nécessaire aujourd'hui d'avoir suivi une formation maritime approfondie pour savoir se déplacer en haute mer. Par ailleurs, la démocratisation de la communication par satellite a apporté de nouvelles facilités. Les systèmes Globalstar, Inmarsat, ou Iridium permettent désormais aux marins d'être en contact permanent avec le monde des vivants.....

Mais comme tout progrès, ces révolutions technologiques profitent aussi aux organisations criminelles qui disposent désormais des outils pour tirer partie des atouts offerts par l'espace maritime, espace de liberté et de communication. Celles-ci, sur tous les continents, ont la capacité de positionner leurs cibles en mer, de s'y donner rendez-vous et de communiquer avec leurs hommes pour donner leurs consignes. On assiste à une internationalisation de la criminalité qui désormais exploite l'espace maritime comme une zone d'action et de refuge.

La conséquence est que tous les indicateurs relatifs aux activités criminelles en mer virent au rouge. Depuis une dizaine d'années la croissance des cas de piraterie, des trafics illégaux de produits stupéfiants et d'êtres humains est sans précédent. Pour lutter contre ces phénomènes, l'emploi des moyens de la marine nationale est de plus en plus fréquent compte tenu de leur caractère hauturier et de la nécessité d'employer des systèmes d'armes complexes.

1.2. Deuxième enjeu : la demande de protection de l'environnement

Une autre évolution notable est celle de la prise de conscience de la fragilité des océans et de l'ardente nécessité désormais de les protéger pour la survie de l'Humanité. Les conférences internationales de Johannesburg et de Rio avaient déjà posé des principes fondamentaux. La mer, que l'on pensait immense et inépuisable, a commencé à délivrer des signaux des signes inquiétants de perte de biodiversité et de raréfaction des ressources. La communauté internationale a pris la mesure de la dégradation de l'environnement maritime. Elle a décidé de réagir et de mieux contrôler la gestion de ces espaces.

2. Les récentes évolutions de nos institutions maritimes pour répondre aux enjeux d'ordre public.

Pour satisfaire ces nouveaux besoins d'ordre public, une évolution des institutions était devenue indispensable. Cette évolution a eu lieu. Depuis 2000, notre organisation administrative et judiciaire a su s'adapter et un nouveau cadre juridique a été mis en place.

La première des évolutions a été la transformation du préfet maritime, de préfet de l'urgence en préfet de la mer. Je ne n'approfondirai pas sur ce point qui ne se trouve pas au cœur de cette intervention mais il ne faut pas perdre de vue que le décret du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer a renforcé les pouvoirs du préfet maritime, et de son homologue outre-mer, le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, en lui confiant, notamment, de nouvelles responsabilités dans les domaines :

- de la protection de l'environnement, notion beaucoup plus large que celle du décret de 1978 qui le restreignait à la prévention et à la lutte contre la pollution,
- de la coordination de la lutte contre les activités illicites, nouvelle mission confiée au PREMAR en 2004.

Le principal atout de notre organisation maritime repose sur le fait qu'il n'y a qu'un seul représentant de l'Etat en mer. On retrouve là l'œuvre magistrale de Bonaparte et son souci d'efficacité avec la création du préfet maritime « seul chargé de la police des eaux et rades » dans l'arrondissement maritime. Le préfet maritime est en charge de la police administrative en mer. Il édicte des mesures de police générale nécessaire au maintien de l'ordre public. Pour ce faire, il dispose notamment du pouvoir réglementaire dont il use, par exemple, pour réglementer la navigation ou effectuer des mises en demeure lorsque l'environnement est menacé. Il assure aussi de nombreuses polices spéciales comme celle de la protection de l'environnement ou de la sauvegarde des personnes et des biens.

La circonscription du préfet maritime n'est pas le département mais la zone maritime. Là nous entrons dans une autre dimension ô combien fluctuante et perturbante pour le non marin. Car la zone maritime est d'abord constituée d'espaces maritimes ayant un statut juridique international. Même la mer territoriale, pour les juristes opérationnels, entre dans la catégorie de l'espace international en raison de cette servitude très forte qu'est le passage inoffensif. Seules les eaux maritimes intérieures sont des espaces de souveraineté de l'Etat côtier.

Le cadre administratif d'action s'appuie donc sur les zones maritimes qui sont fixées par le code de la défense (article D 3223-55). Un arrêt du ministre de la défense (20 août 2007) délimite chacune des dix zones maritimes : 3 en métropole, 5 outre mer et 2 ne jouxtant pas des territoires français. La zone maritime comprend des espaces placés sous la juridiction de la France (eaux intérieures, mer territoriale, zone économique) mais aussi en haute mer sur laquelle la France peut exercer certaines attributions, soit à l'égard de ses propres navires soit à l'égard de certains navires étrangers en vertu de conventions internationales (sans besoin de l'accord de l'Etat du pavillon pour les crimes internationaux – dont la piraterie - ; avec l'accord de l'Etat du pavillon pour la lutte contre le narcotrafic et l'immigration).

Les évolutions récentes ont renforcé l'efficacité de ce dispositif en désignant pour chacun de ces espaces une juridiction de rattachement. Cela est le cas depuis une dizaine d'années pour la lutte contre la pollution maritime avec la création des tribunaux du littoral maritime spécialisés, éventuellement compétents sur les ressorts de plusieurs cours d'appel (six tribunaux créés par le décret n°2002-196 du 11 février 2002 spécialisés dans la lutte contre la pollution maritime). Dans les domaines de la criminalité comme la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants, contre l'immigration illicite par mer et contre la piraterie, les tribunaux compétents sont ceux du siège de l'autorité maritime ou celui du port vers lequel le navire a été dérouté. Aujourd'hui un véritable tandem préfet maritime / procureur de la République s'est mis en place, donnant beaucoup d'efficacité à ces luttes.

La dernière évolution la plus notable est la création d'une fonction garde-côtes. Celle-ci est née du besoin de mettre en place une organisation nationale apte à s'intégrer dans le dispositif maritime européen qui se met en place. Voulue par le Président de la République, discours du 16 juillet 2009 au Havre, elle a vu réellement le jour à l'occasion du comité interministériel de la mer du 8 décembre 2009. Grâce à l'instauration d'une fonction garde-côtes, la France peut conserver une organisation AEM adaptée qui regroupe l'ensemble des institutions participant à cette fonction. Cette formule permet de plus d'éviter l'exclusion à priori des marines militaires européennes qui ont toutes vocation à participer à cette « fonction », à une époque où leur contribution va prendre de plus en plus d'importance en raison des enjeux de sécurité en mer nécessitent des moyens de plus en plus hauturiers et sophistiqués.

La fonction garde-côtes, c'est d'abord un comité directeur qui a été instauré par le décret du 22 juillet 2010 et qui se réunit sous l'autorité du secrétaire général de la mer, représentant du Premier ministre. Le comité directeur contribue à la définition des politiques conduites au titre de la fonction garde-côtes et à l'identification des priorités d'action et des mesures d'organisation en découlant.

Composé des directeurs des principales administrations intervenant en mer, il constitue l'instance d'animation et d'arbitrage de la fonction garde-côtes.

Ce comité s'est déjà réuni à plusieurs reprises et a permis de donner des impulsions significatives dans certains domaines de la politique maritime de notre pays. Actuellement le comité directeur, au travers de son groupe de travail permanent, travaille activement sur la définition de priorités nationales pour l'action de l'Etat en mer. Ces priorités seront bientôt validées par le Premier ministre. Elles serviront de référentiel pour permettre aux administrations de conduire leur politique d'acquisition de moyens et de définir leurs missions.

Le centre opérationnel de la fonction garde-côtes (CoFGC) est entré en fonction en septembre 2010. Adossé à l'état-major de la marine mais travaillant au profit du SG Mer, ce centre est composé d'officiers appartenant à toutes les administrations intervenant en mer. Chaque jour le CoFGC édite un bulletin quotidien de situation maritime qui apporte aux plus hautes autorités de l'Etat une synthèse des informations d'intérêt maritime français dans le monde.

Le CoFGC agrège au niveau central les informations d'intérêt maritime et apporte un soutien aux autorités centrales lors d'événements de mer. Il a également pour vocation de mettre à disposition des autorités et des administrations le référentiel documentaire de l'action de l'Etat en mer. Il fournit également des analyses permettant de réorienter le dispositif AEM et anime un réseau national, européen et international avec les autres centres en charge des questions maritimes.

La fonction garde-côtes s'est aussi lancée dans un projet original de mutualisation des moyens de surveillance et de veille maritimes en Polynésie française. Partant du constat que plusieurs administrations avaient des besoins convergents dans ces domaines, le Premier ministre a demandé la mise en place d'un centre maritime commun pour la Polynésie.

Ce projet a pour objectif de rassembler les systèmes de surveillance et de direction des opérations dans un centre commun pour améliorer l'efficacité de chaque administration grâce au recoupement de l'information, et pour économiser des moyens humains précieux (mutualisation de la veille des fréquences radios).

D'autres projets ambitieux ont été mis en route. La marine a pris la responsabilité de la conduite d'un groupe de travail de la fonction garde-côtes destiné à définir, pour le compte du SG Mer, les besoins des différentes administrations dans le domaine de la surveillance maritime, notamment pour relever les défis des nouveaux systèmes de surveillance européen et pour assurer la maîtrise des espaces maritimes outre-mer.

Sur tous ces sujets de la fonction garde-côtes la marine est très présente. Elle fonde beaucoup d'espoir dans cette nouvelle organisation qui lui permettra de relever les défis du vingt et unième siècle, ceux de l'océan globalisé.

Quels sont les enjeux d'ordre public auxquels nous sommes confrontés en mer? Conformément à la définition de l'ordre public, je vous propose de les décliner en enjeux de sécurité, de salubrité et de tranquillité publiques.

3. Les enjeux de sécurité publique.

3.1 La police du trafic maritime des produits stupéfiants.

Le trafic de stupéfiant par voie de mer a pris des proportions considérables. Les sommes en jeu seraient équivalentes à la valeur du marché mondial des hydrocarbures. Actuellement plus de 1000 tonnes de cocaïne sont produites chaque année par la Colombie dont plus de la moitié sont exportées vers l'Europe. Ne nous leurrions pas, c'est à une véritable guerre que nos démocraties sont confrontées.

L'évolution du Mexique est très inquiétante et significative des capacités de déstabilisation générées par le trafic des produits stupéfiants. Déjà certains Etats ont basculé dans le camp des narcotrafiants. C'est le cas par exemple de la Guinée-Bissau qui est classée dans la catégorie des narco-Etats par l'Office contre la drogue et le crime des Nations unies (ONUDC), car ses dirigeants, même au plus haut niveau, sont impliqués dans le trafic de drogue. Les hommes politiques qui ont essayé de s'y opposer ont été soit exécutés, soit ont dû fuir leur pays, soit sont dans l'obligation de composer localement avec la réalité mafieuse.

La drogue arrive par avion et par navire via l'archipel des Bijagos. Ces îles, dont une partie a été acquise par des réseaux mafieux, sont équipées de piste d'atterrissage de fortune datant de la seconde guerre mondiale. Des complicités sont achetées à tous les niveaux par les cartels colombiens qui ont également investi dans le secteur immobilier. Une centaine d'entre eux se serait ainsi installée à demeure dans le pays.

Au début des années 2000, la Guinée Bissau a servi de « pionnière » dans l'acheminement de la cocaïne sud-américaine en Europe, via l'Afrique de l'Ouest. Elle est maintenant concurrencée comme « étape » pour cette marchandise par d'autres pays de la région.

Les moyens employés sont aussi de nature de plus en plus guerrière. Nous sommes maintenant confrontés, non seulement à des go-fast, non seulement à des navires semi-submersibles mais aussi désormais à de véritables sous-marins comme celui qui a été saisi le 15 février dernier dans la jungle colombienne. Ce type de sous-marin, fabriqué en polyester peut transporter jusqu'à 10 tonnes de fret, embarquer 5 personnes et plonger à une dizaine de mètres.

La marine est engagée sur plusieurs fronts dans cette lutte contre le trafic de drogue : aux Antilles où elle vient de renforcer ses moyens en y affectant depuis l'année dernière une frégate supplémentaire, au large de l'Afrique (route de l'Europe dite route des îles ou golfe de Guinée) et en Méditerranée où nous sommes confrontés à un intense trafic de résine de cannabis avec l'emploi d'embarcations très rapides, les fameux go-fast.

Les interceptions sont fréquentes. Deux aux Antilles depuis le début de l'année dont une saisie importante de 3,6 tonnes de cocaïne par la frégate Germinal, le 14 février 2011.

En Méditerranée, les interceptions de go-fast sont réalisées à chacune de nos opérations Lévrier (dispositif maritime de lutte contre le trafic de stupéfiants).

Le dispositif juridique mis en place fonctionne bien. Il s'appuie principalement sur la convention de Vienne du 20 décembre 1988 qui organise les modalités concrètes de coopération entre les Etats parties. L'article 17 de la convention de Vienne dispose à cette fin qu'« une partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un Etat battant son pavillon se livre au trafic (...) peut demander aux autres parties de l'aider à mettre fin à cette utilisation (...) et peut demander l'autorisation à cet Etat de prendre les mesures appropriées à l'égard de ce navire ».

Les modalités d'application par la France de l'article 17 de la convention de Vienne font l'objet de la loi du 29 avril 1996 relative au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française à l'article 17 de la convention des Nations Unies sur le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes, faite à Vienne (20 décembre 1988). En vertu de ces textes, les demandes d'arraisonnement et de dévolution de la compétence juridictionnelle transitent par la voie diplomatique. La France, lorsqu'elle intervient sur un navire étranger, fait le choix de dissocier la demande relative à l'arraisonnement de celle concernant l'obtention de la compétence juridictionnelle.

Les dispositions pertinentes du droit national en matière de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants en haute mer figurent dans la loi du 15 juillet 1994 telle qu'elle a été modifiée par la loi du 29 avril 1996. Cette loi précise les conditions dans lesquelles, au-delà des eaux territoriales françaises, les commandants des bâtiments et aéronefs d'Etat peuvent procéder à la recherche et à la constatation des infractions relatives à la législation sur les stupéfiants.

A l'intérieur des eaux territoriales françaises, les commandants des bâtiments et aéronefs d'Etat peuvent user des dispositions générales des articles L1521-1 à 10 du code de la défense.

3.2 La police de l'immigration illégale par voie de mer.

L'Europe est confrontée à un nouveau défi avec l'arrivée massive d'immigrants irréguliers sur son territoire. Ces mouvements de populations ont pris une importance particulière depuis cinq ans avec la déstabilisation de nombreux Etats du sud. Chaque année ce sont donc près de 130 000 immigrants illégaux qui parviennent à rejoindre le continent européen (source FRONTEX) en franchissant illégalement les frontières. Ces mouvements de population, mal maîtrisés, peuvent devenir des facteurs de fragilité des Etats de l'Union européenne.

Pour faire face à ce phénomène, l'Union européenne s'est dotée d'une agence pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures, FRONTEX.

Mais l'exercice des pouvoirs de police en mer, en l'espèce la répression de l'immigration irrégulière, est une responsabilité qui ne peut être exercée que par les Etats en vertu de la loi du pavillon. FRONTEX ne peut donc fonctionner que par l'intermédiaire des Etats, dont la France, qui disposent des pouvoirs de police en mer, des législations répressives et des juridictions pénales.

Les bâtiments de la marine sont habilités à constater les infractions à l'immigration dans des conditions précises (loi du 15 juillet 1994 modifiée par la loi du 22 avril 2005) et leur a conféré, en droit interne, des possibilités de répression. La marine est donc sollicitée pour la réalisation des missions de lutte contre l'immigration illégale. Elle agit soit au large de nos côtes, soit au large des pays de départ, généralement dans le cadre des missions FRONTEX.

Trop souvent, la lutte contre l'immigration illicite en mer est assimilée à la lutte à terre, espace de souveraineté. Or le statut international des espaces maritimes modifie radicalement la donne. En effet la définition de l'immigration illégale par voie maritime est actuellement pratiquement inexistante en droit international de la mer. Aujourd'hui seul le Protocole de Palerme du 15 novembre 2000, ratifié par la France, prévoit la recherche, l'incrimination et la répression en haute mer de trafiquants ou « passeurs » de migrants. En revanche il n'est pas possible de qualifier d'immigrant irrégulier une personne se trouvant dans un espace soumis aux lois d'aucun Etat. Quant à la validité d'une interception dans la mer territoriale, encore faudra-t-il prouver la volonté de débarquer de façon illégale des personnes interceptées. Il n'y a donc pas de « clandestin » dans un espace qui est ouvert à tous car international. Les « immigrants illégaux » ne le deviennent que lorsqu'ils ont posé le pied à terre.

C'est pourquoi la stratégie de la lutte s'oriente résolument à l'encontre des passeurs. En 2010, la Grèce a réduit de façon sensible l'immigration par voie de mer en s'attaquant avec efficacité aux passeurs grâce à des techniques d'identification. Les passeurs ayant été lourdement condamnés, ces méthodes ont permis de tarir les flux maritimes en provenance de la Turquie... ce qui a fait « exploser » les passages illégaux sur la frontière terrestre, nécessitant l'envoi de renforts terrestres de la part de FRONTEX.

4. La salubrité publique : la protection de l'environnement en mer.

La protection de l'environnement en mer devient un enjeu considérable pour les Etats européens. La réglementation européenne dans ce domaine est prolix. Néanmoins, les principales directives européennes sont les directives Natura 2000 (oiseaux de 1979 et habitats de 1992) et la directive cadre stratégie marine de 2008.

Le plan d'action pour la mer décidé en 2005 dans le cadre de la stratégie nationale pour la biodiversité a affiché la nécessité de développer rapidement le réseau français d'aires marines protégées (AMP). Dans son discours du 16 juillet 2009, le Président de la République a réaffirmé l'objectif de développer un réseau d'aires marines protégées couvrant 10% des zones sous juridiction française d'ici 2012 et 20% d'ici 2020 dont 5% constituées en réserves de pêche dans la mer territoriale et 10% en zones sous juridiction d'ici 2020.

La France a une responsabilité particulière dans ce domaine. Sur les 45 habitats que l'Europe s'est engagée à protéger, 35 (75%) sont présents dans les eaux métropolitaines françaises. La France, deuxième domaine maritime mondial après les USA avec 11 millions de km² sur trois

océans, se situe au 4^{ème} rang de la faune menacée et au 9^{ème} rang de la flore menacée. Elle a ainsi une responsabilité particulière dans la protection des espaces naturels.

La loi du 14 avril 2006 dresse une liste de 6 catégories d'aires marines protégées dont les parcs naturels marins (ex : Iroise), les parcs nationaux ayant une partie maritime ou les sites Natura 2000. La marine, dont fait partie la gendarmerie maritime, a déjà une responsabilité importante en matière de la protection de la biodiversité en assurant la police des pêches dans les espaces soumis à notre juridiction que ce soit dans le Pacifique, en Atlantique ou en Océan Indien. Mais le classement de vastes zones outre-mer, comme c'est déjà le cas du parc naturel marin de Mayotte et demain de celui des Glorieuses, nous impose de revoir entièrement notre politique de surveillance et de moyens à mettre en œuvre.

La salubrité c'est aussi la prévention des accidents de mer dans laquelle la marine nationale est très impliquée. Prévenir les accidents de mer cela signifie être en mesure de mettre en œuvre les prescriptions de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer. En mettant en place un dispositif cohérent d'équipes d'intervention, d'hélicoptères lourds et de remorqueurs de haute mer, la marine a mis à disposition du préfet maritime un système d'arme indispensable à la prévention des accidents de mer et à l'effectivité des mises en demeure.

L'actualité montre que les leçons du *Torrey canyon* ou de *l'Amoco Cadiz* peuvent être perdues de vue. Le retrait annoncé par les Britanniques de tous leurs moyens d'assistance en mer, notamment dans le pas de Calais où nous co-affrétons un remorqueur de haute mer, est une difficulté majeure pour notre pays. S'en remettre aux règles de l'assistance privée comme le prétendent actuellement les Britanniques, est soit de l'inconscience, soit du cynisme. Car dans le même temps les règles maritimes changent en raison de la survenance d'un phénomène récurrent, le gigantisme des navires.

Ainsi l'OMI a modifié sa position pour faire face aux phénomènes des grands navires à passagers. A l'occasion d'un amendement au manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (manuel IAMSAR) la doctrine relative au sauvetage des grands navires à passagers a été modifiée. Cet amendement est entré en vigueur le 1^{er} juin 2006. Il prévoit que désormais, plutôt que de favoriser l'évacuation en mer des passagers, l'Etat côtier doit tout mettre en œuvre pour maintenir le navire et l'amener en un lieu sûr avant de procéder à une évacuation. Pour cela il doit disposer d'équipes d'intervention musclée, d'hélicoptères lourds et de remorqueurs de haute mer, tout ce que la Grande-Bretagne est en train d'abandonner....

5. La tranquillité publique : la police de la piraterie maritime.

Enfin les nouveaux enjeux de tranquillité publique peuvent être illustrés par la résurgence massive de la piraterie qui a pris un nouveau visage.

La police de la piraterie est la plus ancienne en mer. La piraterie n'est pas un phénomène nouveau mais elle connaît un regain d'activité sensible ces dernières années en raison de l'existence d'Etats côtiers faillis et de l'arrivée de nouvelles technologies qui facilitent cette activité criminelle. La piraterie a toujours été considérée comme un fléau et un crime suffisamment grave pour appeler un traitement particulier. Elle justifie donc une exception au principe d'application exclusive de la loi du pavillon. Cette coutume a été inscrite dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM).

Pour disposer des outils juridiques de lutte contre la piraterie le Parlement vient d'adopter cette année une loi répressive (loi n° 2011-13 promulguée le 5 janvier 2011). Cette loi est venue opportunément réintroduire l'infraction de piraterie dans notre corpus législatif, cette infraction ayant été supprimée à tort du code pénal en 2007 pour des raisons de simplification administrative, malgré nos protestations ...

Ce texte comporte trois apports principaux pour la marine :

- elle habilite les commandants des navires de l'État, et demain ainsi que certains officiers (commandant en second, commissaire, chef de l'équipe de visite, décret en préparation) à constater les infractions de piraterie et à en rechercher et appréhender leurs auteurs ;
- elle habilite les seuls commandants à ordonner l'emploi de la force, conformément au code de la défense, pour intercepter un navire soupçonné de se livrer à la piraterie ;
- elle reconnaît aux commandants le droit d'ordonner des mesures de coercition à l'encontre de l'équipage du navire contrôlé (se limitant à la sécurité de l'intervention, à la protection des personnes, des biens et du navire).

A cette occasion ont été définies les conditions de rétention en mer des personnes interceptées. Ce dispositif de liberté publique ne s'applique pas à la seule piraterie mais à toutes les missions de police en mer pour lesquelles des personnes peuvent être contrôlées voire retenues. Mais il s'agit là d'un autre sujet.

Les préoccupations d'ordre public en mer, comme à terre, ne cessent d'évoluer. J'espère avoir contribué à cette réflexion. Les enjeux y sont majeurs et vont continuer à se développer, dans un monde de plus en plus dépendant de la bonne circulation des personnes et des biens.

La France a de sérieux atouts pour relever ces défis :

- une organisation maritime efficiente et efficace, qui n'a quasiment pas d'équivalent dans les grandes Nations, que nous devons continuer à améliorer ;
- une armée de mer qui est aussi une marine nationale, permettant à la France d'assurer sur l'espace maritime ce fameux continuum défense et sécurité ;
- une appartenance à l'Europe qui est la seule dimension pouvant nous permettre d'exister dans le monde à venir ;

mais la France a aussi de bons marins, à la pêche, au commerce ou d'Etat. Et si le dicton anglais dit vrai « Une mer calme n'a jamais fait un bon marin » alors assurément nous serons encore meilleurs demain !

Commissaire en chef de 1^{re} classe (marine) Thierry Duchesne
Chef du bureau action de l'Etat en mer – Etat-major de la marine