

# LE PRÉFET MARITIME

•  
Pièce maîtresse de l'action de l'État en mer



Sur la mer, depuis les côtes de métropole jusqu'au grand large, l'État dispose d'un représentant unique : le préfet maritime. Garant du respect de la souveraineté et de la défense des intérêts de la France, il veille notamment au maintien de l'ordre public et à une utilisation juste et harmonieuse des ressources maritimes. Représentants directs du Premier ministre, les préfets maritimes des trois façades ont autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer.

- DOSSIER RÉALISÉ PAR HÉLÈNE PERRIN ET L'EV1 AUDE BRESSON, AVEC LA PARTICIPATION DU CV THIBAUT LAVERNHE, DU CF CÉLINE TUCCELLI ET DU CC VÉRONIQUE MAGNIN.





## Prémar

# Un modèle unique, des fonctions multiples

La fonction de préfet maritime a vu le jour sous le Consulat en avril 1800, dans la continuité de la création des préfets départementaux. L'apparition de cette fonction obéissait alors à une logique de concentration locale des pouvoirs, amorcée sous l'Ancien Régime. Correspondant du ministre de la Marine, le préfet maritime était alors chargé de la direction des services de l'arsenal et de la « *sûreté des ports, de la protection des côtes, de l'inspection de la rade, et des bâtiments qui y sont mouillés* »<sup>1</sup> (lire notre article Histoire pp. 46-47). Les compétences et l'étendue des responsabilités du préfet maritime ont évolué depuis.

Aujourd'hui, la préfecture maritime est une administration polyvalente animant l'ensemble des facettes, civiles comme militaires, de l'action de l'État en mer (AEM) telles que la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public en mer ou encore la sauvegarde des personnes et des biens.

## LA MARINE AU CŒUR DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER

Les missions et pouvoirs du préfet maritime sont régis par le décret du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer. Il existe trois préfets maritimes en métropole :

le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord à Cherbourg, le préfet maritime de l'Atlantique basé à Brest et le préfet maritime de la Méditerranée exerçant ses fonctions depuis Toulon. C'est le secrétaire général de la mer, placé sous l'autorité directe du Premier ministre, qui coordonne à l'échelon central leur action.

Le préfet maritime est un officier général de la Marine. Véritable préfet en mer, il cumule cette fonction civile avec ses attributions militaires de commandant de zone maritime (CZM), assurant le contrôle opérationnel des forces déployées dans la zone maritime considérée sous les ordres du chef d'état-major



Hélicoptère entre une vedette de la SNSM de Bandol et un dauphin de la Flottille 35F/SP.



des Armées (CEMA), et de commandant d'arrondissement maritime (CAM) sous les ordres du chef d'état-major de la Marine (CEMM), faisant ainsi de lui l'autorité territoriale de toutes les unités de la Marine basées dans son aire géographique.

Pour la mise en œuvre de moyens de défense hauturiers, la qualité de militaire du préfet maritime est déterminante : le Prémar, qui est aussi CZM, dispose en effet des moyens nécessaires à une intervention en haute mer dont seule la Marine est dotée.

En France, une seule autorité représentant l'État coordonne ainsi toutes les activités en mer ; ce modèle singulier est un véritable atout par rapport à l'organisation plus dispersée qui prévaut généralement dans d'autres pays.

### UN LARGE SPECTRE DE COMPÉTENCES

Investi d'un pouvoir de police générale, le préfet maritime a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'AEM : défense des droits et intérêts nationaux, particulièrement dans les zones sous souveraineté ou sous juridiction française (eaux intérieures et mers territoriales, zone économique exclusive) ; maintien de l'ordre public ; secours et sécurité maritime ; protection de l'environnement et lutte contre les activités illicites en mer (pêche illégale, trafic de stupéfiants, immigration clandestine, piraterie, terrorisme...).

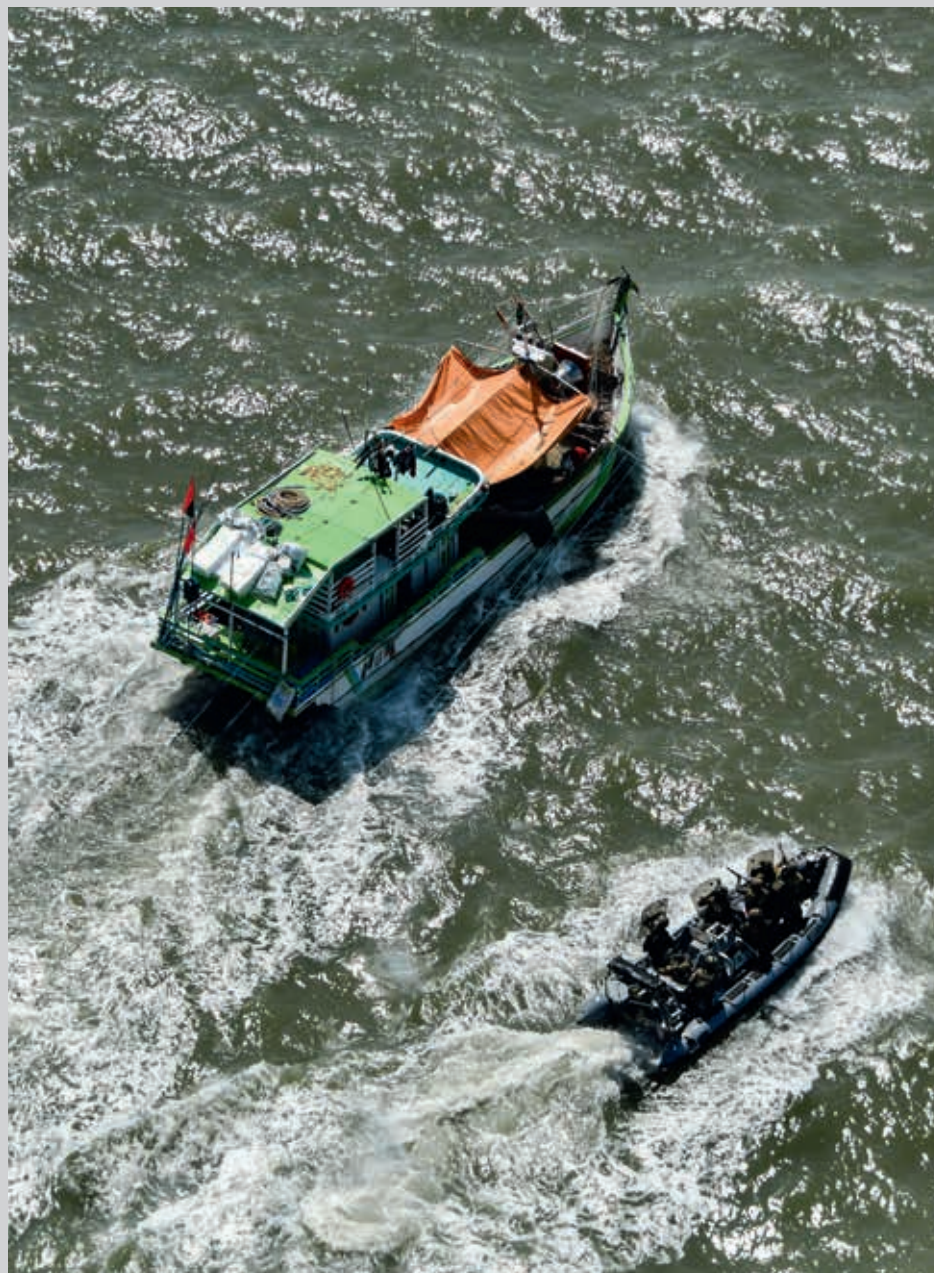
### COORDONNER DE MULTIPLES MOYENS

Pour remplir ses missions, le préfet maritime a à sa disposition, coordonne et supervise l'ensemble des moyens humains et aéromaritimes des administrations intervenant en mer (Affaires maritimes, douanes, gendarmeries maritime et départementale, Police nationale, Marine et sécurité civile) et ceux de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM).

Outre ses bâtiments et ses aéronefs, la Marine affrète au profit du préfet maritime des navires spécialisés, remorqueurs de haute mer (Abeilles) ou bâtiments de lutte antipollution.

Pour superviser et coordonner ces moyens, le préfet maritime s'appuie sur les centres opérationnels des administrations concernées, au premier rang desquels se trouvent les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross), qui dépendent des affaires maritimes. Les centres des opérations maritimes de la Marine peuvent être également impliqués. ●

<sup>1</sup> Arrêté du 7 floréal an VIII (27 avril 1800) portant règlement sur l'organisation de la Marine.



© P.M. CASABONNE / A.E.

## Et outre-mer ?

En outre-mer, la fonction de représentant de l'État en mer est dévolue, selon le cas, au préfet terrestre (Antilles, Guyane, La Réunion, Mayotte) ou au haut-commissaire délégué au gouvernement (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Saint-Pierre-et-Miquelon).

Il est assisté dans cette fonction par un commandant de zone maritime (CZM), avec lequel il peut mobiliser et coordonner les moyens de la Marine.

En septembre 2020, la Marine a ainsi participé à une opération renforcée de lutte contre la pêche illicite, sous la houlette du préfet de la région Guyane. Le patrouilleur Antilles-Guyane (PAG) *La Confiance* et la vedette côtière de

surveillance maritime (VCSM) *Organabo* de la gendarmerie maritime ont réalisé des missions de police des pêches dans la zone économique exclusive française (ZEE), appuyé par un hélicoptère Fennec de l'escadron de transport (ET) 00.068 de l'armée de l'Air et de l'Espace et d'autres services de l'État.

Deux navires de pêche brésiliens, en action de pêche illégale, ont été contrôlés et dérouterés. Trois tonnes de poissons pêchés illégalement ont été saisies et les équipages ont été remis aux autorités judiciaires. À travers ce type d'opération, la France assure le respect de ses droits souverains dans ses eaux et la préservation des ressources halieutiques.



Prémar

# Au cœur des missions

■ MÉDITERRANÉE

■ MANCHE - MER DU NORD

■ ATLANTIQUE


Le BSAA *Jason* remorque l'épave du yacht britannique *Reine d'Azur* en direction d'une zone abritée.

© G. LANDRON / MN

## Yacht en feu au large de Port-Cros

### Le récit

Mercredi 11 août, vers 4 h 30, un incendie se déclare sur le yacht *Reine d'Azur*, battant pavillon britannique, alors au mouillage à l'ouest de Port-Cros. Dès 4 h 40, l'alerte est donnée et le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de la Méditerranée (Cross Med) lance une intervention. Les trois membres d'équipage et sept passagers sont alors rapidement évacués, mais l'incendie n'est éteint qu'après plusieurs heures d'arrosage par des moyens extérieurs. L'épave du yacht, à la flottabilité incertaine, est remorquée par le bâtiment de soutien et d'assistance affrété (BSAA) *Jason* vers une zone abritée. Un barrage absorbant est mis en place autour de l'épave, pour prévenir tout risque pour l'environnement. Alors que des rejets de gazole en provenance des soutes sont observés, la préfecture maritime de la Méditerranée fait appareiller le BSAA *Pionnier* pour renforcer les capacités de lutte contre la pollution sur la zone et éviter que les hydrocarbures n'atteignent

le littoral de l'île du Levant. Le lendemain, l'épave du yacht finit par sombrer par quelques dizaines de mètres de fond, sans risque immédiat pour l'environnement. Au total, l'épisode a mobilisé de nombreux moyens, coordonnés par la préfecture maritime : les vedettes des stations de la SNSM de Hyères et du Lavandou, les sapeurs-pompiers de Port-Cros, les marins pompiers de la base d'aéronautique navale de Toulon, le patrouilleur de haute mer *Commandant Birot*, alors en mission de surveillance des approches maritimes, les BSAA *Jason* et *Pionnier*, les moyens de la cellule antipollution de la base navale de Toulon, la vedette côtière de surveillance maritime (VCSM) *Huveaune*, et des embarcations du parc national de Port-Cros, de la brigade de surveillance du littoral de la gendarmerie maritime de Toulon et de la gendarmerie de la direction générale de l'armement (DGA).

## L'éclairage du Prémar

### Vice-amiral d'escadre Gilles Boidevezi, préfet maritime de la Méditerranée

Le traitement de cet incendie illustre une des trois facettes du Prémar, celle de « préfet de l'urgence ». En tant que responsable de la sauvegarde de la vie humaine en mer, la priorité du Prémar a été de mettre en sécurité l'équipage, et, au-delà, d'éviter que ce navire en feu, qui avait rompu son mouillage, ne vienne s'échouer sur une plage de Port-Cros. La préfecture maritime a rapidement mis sur pied une équipe de gestion de crise et activé le niveau 2 du plan ORSEC maritime. Cela a permis de coordonner l'action de nombreux moyens des administrations participants à l'AEM, pour éteindre l'incendie, mais aussi pour éviter toute conséquence sur l'environnement très sensible des îles d'Hyères. Cette affaire illustre par ailleurs l'action du Prémar auprès des propriétaires, responsables de la coque de leur navire, même réduite à l'état d'épave : ils doivent alors assurer son renflouement, pour éviter qu'elle ne constitue une source de pollution et un danger pour la navigation. J'interviens dans ce cadre en mettant en demeure le propriétaire d'agir dans ce sens, en lien avec son assureur. Ce type de sinistre s'est produit plusieurs fois cet été au large des côtes varoises, heureusement sans conséquences graves, mais cela montre l'importance de la réactivité de notre dispositif, surtout à proximité de l'interface terre-mer.



© MN

## Témoignage

### Lieutenant-colonel Nicolas, commandant en second du groupement de la gendarmerie maritime de la Méditerranée

Lors de la phase de secours, la VCSM *Huveaune*, déjà présente dans la zone, est intervenue sans délai pour mettre les passagers du yacht en sécurité et prendre les premières mesures pour contenir la pollution aux hydrocarbures, dans le cadre du dispositif coordonné par la préfecture maritime. Ensuite, dans le cadre de nos prérogatives en matière de police judiciaire, nous avons procédé, sous l'autorité du procureur de la République de Marseille cette fois, à une enquête visant à établir les causes du naufrage, la nature de la pollution (accidentelle ou non) et rechercher les éventuelles négligences ou malveillances qui auraient pu en être à l'origine. La lutte contre la criminalité environnementale fait partie intégrante de nos missions, particulièrement en Méditerranée où les écosystèmes sont très fragiles et les aires marines protégées nombreuses.



© C. LUU / MN

## Expédition Gombessa 6 Comprendre pour mieux protéger les océans

En juillet dernier, l'explorateur Laurent Ballesta prend la tête de l'expédition scientifique Gombessa 6, pour déterminer la nature des mystérieux anneaux découverts il y a dix ans au large du Cap Corse par l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer). Installé dans un module de plongée pressurisé dédié, il effectue avec ses trois coéquipiers plusieurs plongées à 120 m de profondeur pour photographier ces structures circulaires, dont le périmètre peut atteindre une trentaine de mètres. Les quatre plongeurs réalisent également des carottages, qui seront analysés pour confirmer qu'il s'agit bien de corail. La station bathyale<sup>2</sup> utilisée par les plongeurs leur permet de se maintenir à la pression qui règne dans les grandes profondeurs, pendant toute la durée de la mission, évitant ainsi les étapes de décompression d'une plongée classique. Elle est installée sur une barge de l'Institut national de plongée professionnelle, tractée par le BSAA *Pionnier*, mis à disposition par la préfecture maritime. Les équipes de la cellule de plongée et d'intervention sous la mer (Cephismer), présentes à bord de ce dernier, réalisent des prises de vues complémentaires et mettent à l'eau un ROV (*Remotely Operated Vehicle*) pour éclairer les zones de plongée et participer à la sécurité des plongeurs. Cette coopération entre les moyens de l'action de l'État en mer et une expédition scientifique de haut niveau illustre l'importance accordée à la connaissance du milieu maritime par le préfet maritime, responsable de la protection de l'environnement en mer.

2. La zone bathyale désigne les grandes profondeurs (> 200 m).



© LAURENT BALLESTA / ANDROMÈDE OCÉANOLOGIE / WWW.LAURENTBALLESTA.COM



## Pollution en mer à l'est de la Corse

### Le récit

Lors d'un exercice réalisé par la base aérienne de Solenzara le 11 juin, une pollution aux hydrocarbures est identifiée au large des côtes corses. Le préfet maritime déclenche alors le niveau 3 de l'ORSEC maritime, en coordination avec les préfetures de Haute-Corse et de Corse-du-Sud. Un Falcon 50 de la Marine, rapidement envoyé sur zone, repère et photographie deux nappes. L'analyse des images, réalisée par le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE)<sup>3</sup> et le Centre d'expertises pratiques de lutte antipollution (CEPPOL)<sup>4</sup>, indique qu'il s'agit d'hydrocarbures lourds, ce que confirment les prélèvements réalisés par la vedette *Libecciu* des douanes françaises. Dans les heures qui suivent, la dérive et le morcellement des nappes sont surveillés de près. Décision est prise de procéder à leur récupération par chalutage. Des moyens nautiques sont engagés pour encercler la zone : les bâtiments de soutien et d'assistance affrétés (BSAA) *Jason* et *Pionnier*, la vedette *Libecciu*,

la vedette *Mimosa* des Affaires maritimes et le remorqueur *Altagna*, de la société Erasme. Des moyens aériens (Falcon 50 et Panther de la Marine, Dragon 2A de la sécurité civile, *Beechcraft* des douanes) complètent le dispositif, en assurant des vols de reconnaissance et de guidage. Au total, 50 heures de vol sont réalisées et près de 15 tonnes de matières polluantes sont récupérées. La pollution résiduelle s'étant éloignée du littoral, les plages temporairement interdites au public sont rouvertes le 15 juin après avoir été nettoyées des dépôts d'hydrocarbures. En parallèle, une enquête est ouverte par le procureur de Marseille et confiée à la gendarmerie maritime pour identifier l'auteur de ce dégazage sauvage.

- Entité indépendante de conseil et d'expertise créée pour améliorer la préparation à la lutte contre les pollutions accidentelles des eaux et renforcer le dispositif d'intervention français.
- Unité de la Marine rattachée à CECLANT, qui agit comme expert au profit de l'ensemble de la Marine.



Le BSAA *Pionnier* et le remorqueur *Altagna* ont été dépêchés sur les lieux.

## L'éclairage du Prémar

### Vice-amiral d'escadre Gilles Boidevezi

Cet épisode illustre la réactivité de notre dispositif, la complémentarité de moyens agissant en mer et la pertinence de notre organisation pour prévenir et lutter contre les pollutions en Méditerranée, qui abrite 10 % de la biodiversité mondiale. La détection de cette pollution par moyen aérien a été rapidement suivie par la mobilisation de nombreux moyens nautiques et aériens civils et militaires, agissant sous mon autorité. Avec des côtes longées par un trafic maritime important (19 000 navires par an dans le canal de Corse, 3 500 dans les bouches de Bonifacio), la Corse est très exposée. Dans ce contexte, la base navale d'Aspretto joue un rôle essentiel pour y positionner des moyens de lutte contre la

pollution, rapidement projetables en cas d'urgence. Comme lors de l'échouement du *Rhodanus* en 2019, cet épisode a confirmé la nécessité pour l'État de disposer en Corse de moyens d'intervention capables d'intervenir en haute mer pour traiter une pollution et porter assistance à un navire en difficulté. Enfin, dans cette zone sensible, il est indispensable de coopérer : d'une part, avec nos partenaires internationaux (c'est, par exemple, la vocation de l'accord RAMOGEPOL, qui permet de mettre en commun nos moyens avec l'Italie et Monaco pour faire face à une pollution) et, d'autre part, avec mes homologues terrestres préfets de département en charge de la protection du littoral.

## Le sauvetage du *Bel Espoir*



### Le récit

Le 7 septembre, une voie d'eau survient dans le compartiment moteur du chalutier *Bel Espoir* alors qu'il navigue à 20 nautiques (environ 37 km) au nord-ouest du Cap de La Hève (76). L'eau envahissant le compartiment, le chalutier alerte le Cross Jobourg qui diffuse un message MAYDAY RELAY et déroute le navire de pêche *Atlas* alors à proximité. La voie d'eau du chalutier ne peut être étalée par les moyens du bord. Le Cross décide donc d'engager un hélicoptère Caïman Marine de la Flottille 33F qui décolle de Maupertus avec une motopompe de secours. Dans le même temps, le Cross engage la vedette *Président Pierre Huby* de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM) qui appareille du Havre. Sur place, alors que le Caïman Marine hélitreuille son plongeur et installe une première motopompe à bord du navire, l'équipage de la vedette de la SNSM intervient en parallèle avec une seconde motopompe. Une fois la voie d'eau maîtrisée, l'appareil de la 33F quitte la zone du sauvetage et le *Bel Espoir* rejoint sans encombre Port-en-Bessin (14) escorté par la vedette *Président Pierre Huby* qui regagnera ensuite sa station au port du Havre.

## L'éclairage du Prémar

Vice-amiral d'escadre Philippe Dutrieux, préfet maritime de la Manche-mer du Nord



La mission de sauvetage en mer est une mission de service public obligatoire et gratuite, qui incombe à l'État et à chaque capitaine de navire. Comme préfet maritime, c'est la première des missions dont j'ai la charge. Dans la zone géographique très spécifique de la Manche et de la mer du Nord, ce sont près de 2 500 opérations de tout type qui sont conduites tous les ans par les deux Cross de Jobourg et de Gris Nez. Près de 75 % de ces opérations portent sur le sauvetage en mer. Néanmoins, comme dans le cas du *Bel Espoir*, sur un plan strictement opérationnel, assistance maritime et secours aux personnes sont très souvent liés. Les Cross sont ainsi amenés à coordonner des opérations faisant intervenir des moyens de l'État, mais également des moyens privés, chalutiers, plaisanciers ou navires de commerce par exemple. En Manche-mer du Nord, outre la problématique actuelle de traversée de migrants observée dans le Pas-de-Calais, de nombreuses opérations de sauvetage sont liées aux personnes isolées par la marée. Phénomène assez spécifique à notre façade, dans une région où le marnage peut atteindre 15 m par endroits. En 2020, plus d'une centaine de personnes isolées par la marée ont été prises en charge par les services de secours et en 2021 ces chiffres ne diminuent pas. Dans une période où les phénomènes nouveaux explosent et où les opérations habituelles ne faiblissent pas, ce maintien de la disponibilité des moyens implique une attention de tous les instants et une résilience exemplaire des équipages fortement sollicités.

## Témoignage

La SNSM, un partenaire essentiel

Au Havre, comme dans toutes les stations de métropole et d'outre-mer, les bénévoles de la SNSM sont mobilisés 24 h/24 et 7j/7 pour répondre en moins de quinze minutes aux appels de détresse des vacanciers, des plaisanciers, des pêcheurs et des marins du commerce pris dans le mauvais temps ou subissant une avarie. « Nous sommes systématiquement alertés par les Cross, précise Marc Cotrel, président de la station havraise de la SNSM. Le lien avec les autorités maritimes et la Marine est extrêmement

fort et nous avons l'habitude de travailler ensemble. Les Cross sont pour nous à la fois des sentinelles et des donneurs d'ordre. » « Dans le cas précis du sauvetage du chalutier *Bel Espoir*, raconte Guy Plotton, l'un des patrons de vedette de la SNSM, la collaboration entre l'équipage du Caïman Marine et celui de notre vedette a été particulièrement fluide, chacun assurant les bons gestes au bon moment. Ce fut un cas d'école et une réussite. »



## Contreminage : une mission de sécurité publique

Tout au long de l'année, le groupe des plongeurs-démineurs (GPD) de la Manche mène des opérations visant à détecter, neutraliser ou détruire des munitions historiques des deux guerres mondiales non explosées en mer ou sur les plages françaises. Cette unité de la Marine est composée de 29 plongeurs-démineurs, d'un médecin, de deux infirmiers et de quinze personnels de soutien. Rattaché à la force d'action navale, le GPD Manche mène des missions dans la zone de responsabilité du préfet maritime de la Manche et mer du Nord (du Mont-Saint-Michel à la frontière belge, en mer, comme sur le rivage sur les 870 km de côtes) mais également à l'étranger.

Entre le 26 et le 28 juin, le bâtiment base des plongeurs-démineurs (BBPD) *Vulcain* a été déployé au large de Fécamp pour intervenir sur 18 pontons BK (*barges knocked down*) datant de la Seconde Guerre mondiale, sabordés et coulés à environ 15 nautiques (environ 28 km) au nord-est de Fécamp. Depuis leur recensement complet en 2009 par un chasseur de mines tripartite (CTM), ces épaves font l'objet de missions régulières de dépollution et de contreminage menées par les GPD Manche et Atlantique. Un enjeu de sécurité majeur car la présence de ces épaves, qui concentrent une forte densité de bombes d'aviation américaines, a entraîné la mise en place d'une zone d'exclusion de pêche, de dragage, de chalutage et de plongée de 4 Nq<sup>2</sup>. Au cours de cette opération, dans des conditions parfois difficiles, 24 bombes

ont pu être contreminées, soit un équivalent TNT de 891 kg. À terme, des interventions devraient permettre de lever l'ensemble des interdictions qui pèsent sur les activités maritimes dans la zone.

Dans le cadre des « missions routes »<sup>5</sup>, menées toutes les deux semaines, le GPD Manche intervient sur de très nombreux dispositifs.

Les 15 et 16 septembre, une équipe d'intervention s'est ainsi rendue sur la plage de Grandcamp-Maisy (14) pour contreminer 3 obus de 75 mm, soit un équivalent TNT de 3 kg, puis sur la plage Ravenoville (50) pour neutraliser un projectile de mortier de 80 mm (900 g équivalent TNT).

Souvent, les munitions anciennes que les spécialistes du GPD doivent traiter sont très dégradées par leur séjour prolongé dans l'eau de mer. Mais leur système de mise à feu, instable, est toujours considéré comme opérationnel. La procédure de contreminage par explosion contrôlée est normée. Après avoir établi un périmètre de sécurité, les munitions sont enterrées, amorcées puis recouvertes de terre pour mieux contrôler les effets de souffle et les projections d'éclats. « En 2020, précise le VAE Philippe Dutrieux, l'action conjointe du GPD Manche et des CMT a permis de détruire 489 engins historiques (en mer et sur l'estran), soit 33 947 kg d'équivalent TNT. »

5. Opérations visant à détecter, sécuriser et neutraliser des munitions non explosées, en mer ou sur les plages.



© E. VILLEROY / MN

Le bâtiment base des plongeurs-démineurs *Vulcain*.

## L'épreuve du *Tanio*

### Le récit

Le 7 mars 1980, le pétrolier malgache *Tanio*, transportant 28 600 tonnes de pétrole, se brise au large du Finistère. Tandis que sa partie arrière est remorquée jusqu'au Havre, la partie avant sombre par 80 mètres de fond au nord de l'île de Batz, emportant avec elle 10 000 tonnes de pétrole. Des opérations menées quinze mois durant permettent d'en récupérer 5 100 et de colmater les brèches. En 2019, après la découverte d'oiseaux mazoutés sur les plages du Finistère Nord, des investigations sur l'épave montrent la disparition d'une dizaine de vannes posées sur des orifices

de coque, et sur l'un d'eux, de petites fuites intermittentes d'hydrocarbures. De nouvelles opérations de colmatage sont menées en septembre 2020, se concluant par la pose de 10 plaques obturatrices. En janvier 2021, la ligue pour la protection des oiseaux rapporte que de nouveaux oiseaux présentent des traces d'hydrocarbure provenant de l'épave. Une nouvelle mission révèle que 3 des 10 plaques posées ont été endommagées par des engins de pêche et conclut qu'une troisième intervention ainsi que la prise d'un arrêté d'interdiction de pêche au-dessus de l'épave sont nécessaires.



## L'éclairage du Prémar

Vice-amiral d'escadre  
Olivier Lebas,  
préfet maritime de l'Atlantique

Le *Tanio* est un bon exemple des difficultés que pose le vieillissement des épaves. Après sa dépollution et le colmatage de ses orifices de coque dans les mois qui avaient suivi son naufrage, l'épave du *Tanio* n'a plus fait parler d'elle pendant des dizaines d'années. Mais la corrosion, les assauts du temps et des courants, sans compter les activités humaines comme la pêche aux arts traînants, ont provoqué sa fragilisation dans la durée et *in fine* l'apparition de nouvelles fuites. Des opérations de repérage et colmatage des orifices de coque ont été conduites par des moyens de la Marine avec l'expertise de la Cephismar et du Ceppol en septembre 2020. En parallèle, j'ai adopté un dispositif réglementaire proscrivant certaines activités de pêche sur l'épave afin de préserver l'intégrité de cette dernière. En tant que préfet maritime, j'ai à cœur que nous puissions mener à son terme la sécurisation de cette épave pour limiter au maximum son impact sur l'environnement marin.

## Témoignage



© M. MAZELLA / MN

## Capitaine de frégate Raphaël Fachinetti, commandant du Centre d'expertises pratiques de lutte antipollution (Ceppol)

Lorsqu'en 2019 les hydrocarbures furent identifiés comme provenant du *Tanio*, la préfecture maritime a fait appel au Ceppol en tant que dépositaire du retour d'expérience. L'étude des rapports du chantier de dépollution menée en 1981 par la Comex<sup>6</sup> a permis de comprendre pourquoi le pétrole refaisait surface. À l'époque, pour pomper les hydrocarbures retenus dans les cales, des vannes avaient été posées puis scellées sur la coque. Les épaves étant en général très poissonneuses, les vannes ont fini par être arrachées par des engins de pêche. Forts de l'expérience du pompage des épaves du *Peter Sifet* du *Laplace*, notre rôle a été de conseiller la section intervention engin (SIE) de la Cephismar et le service logistique de la Marine (SLM) sur les modes d'action et la conception des engins qui devaient colmater les brèches. Après l'arrachage de 3 des 10 premières plaques posées en 2020, leur forme a été modifiée pour qu'elles présentent le moins d'aspérités possible. Ce fut vraiment un travail d'équipe avec la SIE et le SLM.

6. Compagnie maritime d'expertise fondée en septembre 1961 par Henri-Germain Delauze et spécialiste des interventions en plongée sous-marine.



© C. DUPONT / MN

Un marin de la Cephismar appose une plaque obturatrice sur l'épave du *Tanio* à l'aide d'un ROV (*Remotely Operated Vehicle*).





## Coke en stock au large de l'Afrique

### Le récit

Le 21 mars, dans le golfe de Guinée, l'équipe de visite du porte-hélicoptères amphibie (PHA) *Dixmude* saisit plus de 6 tonnes de cocaïne à bord du cargo *Najlan* en provenance d'Amérique du Sud et faisant route vers Abidjan. Il s'agit de la plus grosse prise de cocaïne. Jusque-là, le record détenu était de 4,3 tonnes saisies en 2006. Le *Dixmude* est alors en mission Corymbe, sous le contrôle opérationnel de l'amiral commandant la zone maritime de l'océan Atlantique (CECLANT). C'est ce dernier qui, en qualité désormais de préfet maritime, coordonne l'opération de saisie à la demande de l'Office français anti-stupéfiants (OFAST) et sur la base d'informations fournies par le Centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants (MAOC-N). Malgré la distance qui la sépare de la métropole, l'opération relève de l'Action de l'État en mer et des prérogatives du préfet maritime en tant que coordinateur de la lutte contre les activités illicites. Explications.

## L'éclairage du Prémar

### Vice-amiral d'escadre Olivier Lebas

Cette prise exceptionnelle de drogue en Atlantique a été facilitée par ma double attribution de préfet maritime et commandant de zone maritime : cette unicité du commandement m'a permis de réorienter rapidement la patrouille du bâtiment alors déployé dans le golfe de Guinée en opération Corymbe. Bien que le *Dixmude* n'ait été en quelque sorte que le bras armé de l'action de l'État en mer, sa présence dans une zone où ces trafics illicites prospèrent a ouvert le champ des possibles en matière de modes d'action. En réalisant de telles prises en mer, c'est-à-dire très en amont de la dissémination des produits stupéfiants sur un territoire, nous portons des coups sérieux à l'économie du crime. Cette saisie au sud de la Côte d'Ivoire témoigne par ailleurs du fait que l'action de l'État en mer s'exerce tout aussi bien dans nos approches littorales qu'en haute mer.

© C. CHARLES / MN

L'équipe de visite du *Dixmude* se positionne pour aborder le *Najlan*.

## Témoignage

### Commissaire en chef de 1<sup>re</sup> classe Christophe, chef de la division AEM à la préfecture maritime de l'Atlantique

Le 16 mars, nous sommes avertis par le MAOC-N qu'un vraquier battant pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis, le *Najlan*, se dirige vers l'Afrique de l'Ouest avec 6 tonnes de cocaïne à bord. Le *Dixmude*, en mission Corymbe, dispose d'une plage de quelques jours pour intervenir. Le 17 mars, l'OFAST transmet une demande d'article 17 « Convention de Vienne de 1988 » au préfet maritime de l'Atlantique via la division AEM. En raison de la qualité de la source OFAST, il est proposé au préfet maritime de tenter l'interception du *Najlan*. Une réunion inter-administrations est organisée et une demande de mise en œuvre de l'article 17 est envoyée par le préfet maritime au centre de crise du ministère de l'Europe et des affaires étrangères le 19 mars. Le 20 mars, après un retour positif de l'État du pavillon, le *Dixmude* reçoit l'ordre d'interception. Le *Najlan* est intercepté le 21 mars au point du jour, l'équipage est coopératif et la cocaïne découverte sans difficulté. Durant cette journée, la préfecture maritime a accompagné le commandant du *Dixmude* dans la procédure à suivre et la rédaction des procès-verbaux. Nous avons par ailleurs été en contact permanent avec le centre des opérations maritimes de Brest, le procureur de la République de Brest et l'OFAST afin de satisfaire aux exigences de chacun. Une fois la drogue transférée à bord, le PHA s'est désengagé de la zone le soir même. Deux journées ont été ensuite nécessaires pour procéder à la destruction de cette quantité de cocaïne qui constitue la plus importante saisie française à ce jour. *Stricto sensu* pour nous, l'opération prend fin le 23 avril, à la remise des échantillons de cocaïne et autres scellés à la section de recherche de la gendarmerie maritime lors du retour du bâtiment à son port base.



© C. CHARLES / MN

■ ATLANTIQUE

■ MANCHE - MER DU NORD

■ MÉDITERRANÉE



© C. CHARLES / MN

Sur le pont du *Najlan*, les pains de cocaïne sont rassemblés, comptés puis pesés sous la supervision du commandant adjoint équipage (COMAEQ) et du commissaire du *Dixmude*.



© MN

Les tests réalisés à l'aide de prélèvements sur le chargement du vraquier se révèlent positifs à la cocaïne.

## ● À retenir

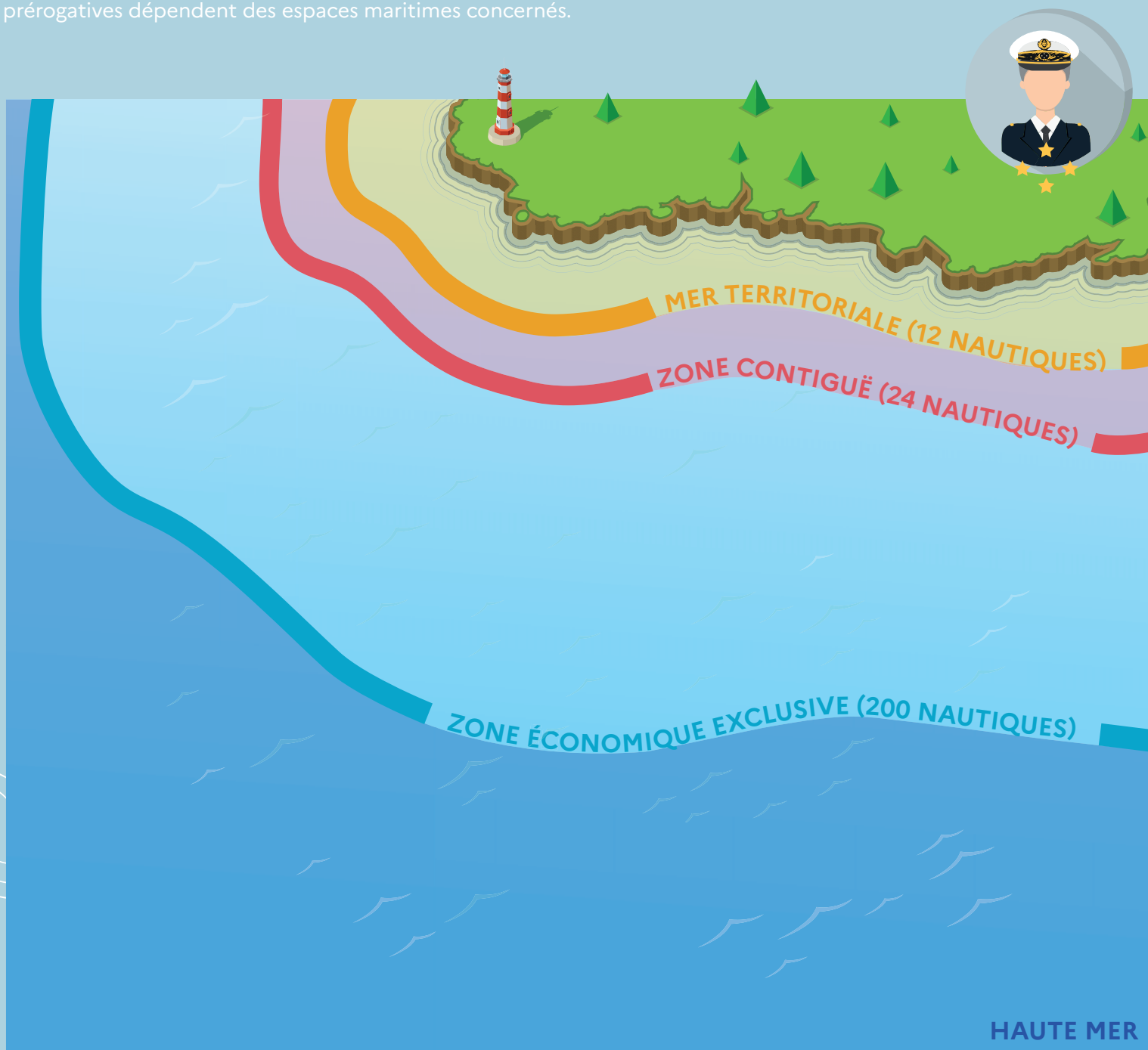
En métropole, sur chaque façade (Méditerranée, Manche-mer du Nord et Atlantique), le Préfet maritime a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer. Il cumule cette fonction civile avec ses attributions militaires de CZM et de CAM.



PRÉFET MARITIME

## AU CŒUR DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER

Le préfet maritime est le représentant de l'État en mer en métropole. Dans les eaux intérieures et la mer territoriale, qui correspondent aux eaux sous souveraineté française, l'ensemble de la législation française s'applique ; le préfet maritime y dispose d'un pouvoir de police administrative générale. Au-delà, ses prérogatives dépendent des espaces maritimes concernés.



ESPACES

COMPÉTENCES DE L'ÉTAT

MER TERRITORIALE

ZONE CONTIGUË

ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE

HAUTE MER

APPLICATION DE L'ENSEMBLE DE LA LÉGISLATION FRANÇAISE ET POUVOIR DE POLICE GÉNÉRALE	✓	PRÉVENTION DES INFRACTIONS AUX LOIS ET RÈGLEMENTS DOUANIERS, FISCAUX, SANITAIRES. IMMIGRATION EN MER TERRITORIALE ET SUR LE TERRITOIRE. PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE SOUS-MARIN	UNIQUEMENT SUR LES NAVIRES BATTANT PAVILLON FRANÇAIS	UNIQUEMENT SUR LES NAVIRES BATTANT PAVILLON FRANÇAIS
SAUVETAGE EN MER	✓	LA COORDINATION EST ASSURÉE PAR LA FRANCE DANS SES ZONES DE RESPONSABILITÉ SAR (SRR EN ANGLAIS)		
PRÉVENTION ET TRAITEMENT DES POLLUTIONS ET ACCIDENTS DE MER	✓	✓	✓	✓
DROITS SOUVERAINS SUR LES RESSOURCES NATURELLES DES FONDS MARINS ET LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE MARINE	✓	✓	✓	
LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ET RÉPRESSION DES TRAFICS ILLICITES (AVEC L'ACCORD DE L'ÉTAT DU PAVILLON, LE CAS ÉCHÉANT)	✓	✓	✓	✓