



**PRÉFET
MARITIME
DE LA MANCHE
ET DE LA MER DU NORD**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Préfecture maritime de la Manche
et de la mer du Nord**

Division « action de l'État en mer »

N°0-5301-2023/PRÉMAR MANCHE/AEM/NP

Affaire suivie par l'ADJ CZM

sec.aem@premar-manche.gouv.fr

Cherbourg-en-Cotentin, le 10 mars 2023

Le vice-amiral d'escadre Marc Véran
préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord

à

destinataires *in fine*

OBJET : Contrôles des « *Taxi-boats* » dans le pas de Calais.

RÉFÉRENCES : a) décret n° 2004-112 du 06 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer.
b) lettre PREMAR MANCHE/AEM/NP du 18 novembre 2022 – Expérimentation des contrôles des « *taxi-boats* » dans le pas de Calais

ANNEXES : deux annexes.

La présente directive vise à cadrer l'action des moyens de l'État engagés dans une mission de police administrative dédiée au contrôle des « *Taxi-Boats* » le long des côtes françaises du Nord et du Pas de Calais. L'objectif de ces contrôles, sous autorité du préfet maritime de la Manche-Mer du Nord, est de contribuer préventivement à la sauvegarde de la vie humaine grâce à une action de contrôle permettant d'empêcher ces embarcations de poursuivre leur action.

L'expérimentation menée à la fin de l'année 2022 a permis de valider les mesures de coordination entre services. Les modalités de programmation et d'exécution sont donc reproduites. Le rythme des patrouilles sera adapté aux conditions météorologiques et aux observations du flux de migrants, en lien avec l'EMPPC/LIC et les forces de sécurité intérieure.

TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE	3
2. MOYENS ET MODE D'ACTION MARITIME PROPOSES.....	3
3. COMMANDEMENT ET MESURES DE COORDINATION	4
4. CADRE JURIDIQUE (VOIR ANNEXE POUR LES TEXTES DE REFERENCE).....	5
ANNEXE I : REFERENCES JURIDIQUES.....	6
ANNEXE II : FORMAT DE COMPTE RENDU	8

1. CONTEXTE

Le renforcement de l'action des FSI sur le littoral pour empêcher des départs mettant des vies en péril entraîne une adaptation continue des modes opératoires des passeurs. En effet, les phases de mise à l'eau et d'embarquement des passagers étant longues et propices à l'intervention par les forces de sécurité et à la neutralisation de l'embarcation sur la plage avant départ en mer, les passeurs recourent de plus en plus souvent au mode d'action dit des « *Taxi-Boats* ».

Le procédé consiste à faire partir discrètement et rapidement une embarcation d'une plage éloignée du/des points de rassemblement, avec une ou quelques personnes à bord, puis de longer la côte afin de récupérer les passagers à proximité du rivage, en restant dans le domaine maritime où l'intervention des FSI n'est plus possible (cadre juridique, mise en danger de la vie des passagers).

Les passeurs utilisent notamment des bras de mer (Canche et Aa)¹ afin de mettre à l'eau leurs embarcations en discrétion.

Face à ce mode opératoire qui peut drastiquement diminuer l'efficacité des FSI dans leur mission de prévention des départs en mer afin de préserver des vies, les périodes privilégiées pour agir sont la mise à l'eau initiale de l'embarcation (responsabilité Préfet), et la phase de transit maritime avant l'embarquement dans le cadre juridique d'un contrôle administratif par les moyens de l'État (responsabilité préfet Maritime).

Dans tous les cas, la préservation de la vie humaine en mer, une fois les passagers à bord, interdit toute intervention ou contrôle (risque de panique, de confusion, de saturation).

2. MOYENS ET MODE D'ACTION MARITIME PROPOSES

À condition d'être pré-positionnée à un endroit permettant la détection et le contrôle d'un « *Taxi-Boat* » avant qu'il n'embarque des passagers, une unité adaptée à la navigation dans la bande côtière (rapide et à très faible tirant d'eau), serait en mesure de se rapprocher pour effectuer un contrôle, monter à bord si besoin, et dans certains cas², interpellé le(s) occupant(s), saisir une partie de leur matériel et escorter ladite embarcation jusqu'au port ou sur la plage pour prise en charge par les FSI.

Si l'interpellation et la saisie ne sont pas possibles, le simple fait de prévenir l'approche de l'embarcation, coordonné avec la dispersion des passagers par des FSI à terre, permet d'empêcher un départ, évite leur mise en danger (sur embarcations précaires) et contribue directement à la sauvegarde de la vie en mer.

La présence d'autres moyens de l'État en mer peut aussi permettre de renseigner sur les habitudes / tactiques mises en œuvre par les passeurs en vue d'optimiser la réponse de l'État.

J'autorise donc la conduite de patrouilles de contrôle par les unités nautiques habilitées au contrôle en mer (GMar, GD, Police) coordonnées sous mon autorité, dédiées au contrôle des « *Taxi-Boats* ».

Afin de garantir un cadre juridique et de sécurité compatible de la sauvegarde de la vie en mer (car un accident dans ce cadre de police administrative est un risque inacceptable), les limites suivantes seront respectées dans tous les cas :

- les interventions sont menées de jour (entre le lever et le coucher du soleil) ;
- elles sont menées d'une manière qui ne menace pas l'intégrité de l'embarcation, ni la sécurité des personnes (pilotes et aides éventuels) et des agents de l'État. Il s'agit d'approcher l'embarcation afin d'enjoindre le pilote de s'arrêter pour faire le contrôle (pavillon, permis, équipements) et non de l'aborder à vitesse élevée ou d'adopter des routes de collision ;

¹ Les directeurs des ports d'Etaples et de Grand-Fort-Philippe sont respectivement les autorités investies du pouvoir de police portuaire (AIPPP) dans les embouchures de la Canche et de l'Aa généralement fréquentées par les *small-boats*.

² Voir paragraphe relatif au cadre juridique

DIFFUSION RESTREINTE

- aucune intervention ne doit être conduite si l'embarcation :
 - se trouve à plus de 200 m de la côte afin de permettre un ralliement de la plage en cas d'incident ;
 - emporte plus de 3 personnes (au-delà, il s'agit déjà d'une traversée maritime de migrants et l'intervention comporterait trop de risques vis-à-vis de l'impératif de sauvegarde de la vie humaine, les embarcations de contrôle ne pouvant secourir ces passagers).
- l'intervention cesse dès lors que des passagers commencent à embarquer sur le « *Taxi-Boat* » ;
- l'intervention cesse en cas de comportement non coopératif pouvant conduire à la mise en danger des embarcations ou de personnes ;
- en cas d'homme à la mer, la priorité est donnée au repêchage de l'homme ;
- en présence d'observateurs (sur la plage ou à bord de l'embarcation contrôlée), l'action n'est pas interrompue. Les agents veilleront à conserver une attitude professionnelle, et respecteront strictement leur devoir de réserve (en cas de sollicitation presse, renvoyer systématiquement la question à l'OCR de la PREMAR). Ce cas de figure sera signalé sans délai au COM.

3. COMMANDEMENT ET MESURES DE COORDINATION

Les moyens en mer agissent sous la responsabilité du préfet maritime et dans le cadre des instructions qu'il fournit.

Avant l'action :

La planification des patrouilles est assurée par le CORGMAR, en lien avec la PREMAR et les forces intervenantes, en prenant en compte les conditions météorologiques. Les lieux de pré-positionnement et de patrouille sont déterminés en lien avec les régions zonales de gendarmerie et de police sur la base du retour d'expérience récent.

Pendant l'action :

Au départ de la patrouille, un balancement des liaisons téléphonique et/ou radio est réalisé avec le CORGMAR et le COM (CORGMAR : 02 33 92 54 00 / COM : 02 33 92 60 40).

En conduite, le COM Cherbourg/PREMAR est informé de tout événement (téléphone H24 : 02 33 92 60 40), et systématiquement avant et après tout contrôle.

Chaque contrôle doit faire l'objet d'une prise de vidéo qui alimentera le retour d'expérience et une éventuelle procédure judiciaire.

A des fins de rapidité, les embarcations signalent aux FSI à terre sans délai les détections afin qu'elles puissent à terre rallier la plage potentiellement ciblée, si elle est identifiée, et constater la présence de personnes en attente (pour documenter la suite judiciaire éventuelle).

Après l'action :

Au retour de patrouille un compte rendu respectant le format en annexe II est envoyé au CORGMAR et au COM.

Cas particulier du SAR :

Enfin, toute détection à la mer d'embarcations de migrants se dirigeant vers l'Angleterre doit faire l'objet d'un compte rendu au CROSS Gris Nez en donnant les précisions suivantes : position, route, vitesse, modèle et couleur de l'embarcation, nombre de personnes à bord et nombre de personnes portant une brassière et flottabilité. Les moyens en mer peuvent alors être placés sous la coordination du CROSS pour une éventuelle action SAR (changement de mission).

DIFFUSION RESTREINTE

4. CADRE JURIDIQUE (VOIR ANNEXE POUR LES TEXTES DE RÉFÉRENCE)

Le cadre suivant sera appliqué pour mener les contrôles et statuer sur les suites à donner :

- vérification de la présence de marques d'identifications extérieures (éléments d'identification du navire : nom, port d'enregistrement, nationalité, jauge, marquage extérieur : art L5111-1 et L5111-1-1 CT) ;

En cas de constat d'infraction, prise de contact avec le procureur et demande de déroutement vers le port le plus proche.

Le refus d'obtempérer est consitutif d'une autre infraction relative à la sécurité maritime (L5242-2 CT) et permet l'appréhension du navire puis de demander un déroutement au DML (art L5243-6 CT).

- contrôle de l'identité des personnes (Article 78-2 du Code de procédure pénale), prise de contact avec le procureur et demande de déroutement vers le port le plus proche pour s'assurer des identités des personnes par OPJ, conformément au code de procédure pénale, avec une rétention possible de maximum 4h.

Toute mesure envisagée suite au constat d'une infraction est prise en lien avec le procureur compétent. La surveillance du littoral et des eaux côtières s'applique jusqu'aux limites de la visibilité pour la veille optique, des possibilités de détection électromagnétique de la veille radar, des moyens optroniques et des capacités des drones de contact.

DIFFUSION RESTREINTE

4. CADRE JURIDIQUE (VOIR ANNEXE POUR LES TEXTES DE RÉFÉRENCE)

Le cadre suivant sera appliqué pour mener les contrôles et statuer sur les suites à donner :

- vérification de la présence de marques d'identifications extérieures (éléments d'identification du navire : nom, port d'enregistrement, nationalité, jauge, marquage extérieur : art L5111-1 et L5111-1-1 CT) ;

En cas de constat d'infraction, prise de contact avec le procureur et demande de déroutement vers le port le plus proche.

Le refus d'obtempérer est constitutif d'une autre infraction relative à la sécurité maritime (L5242-2 CT) et permet l'appréhension du navire puis de demander un déroutement au DML (art L5243-6 CT).

- contrôle de l'identité des personnes (Article 78-2 du Code de procédure pénale), prise de contact avec le procureur et demande de déroutement vers le port le plus proche pour s'assurer des identités des personnes par OPJ, conformément au code de procédure pénale, avec une rétention possible de maximum 4h.

Toute mesure envisagée suite au constat d'une infraction est prise en lien avec le procureur compétent. La surveillance du littoral et des eaux côtières s'applique jusqu'aux limites de la visibilité pour la veille optique, des possibilités de détection électromagnétique de la veille radar, des moyens optroniques et des capacités des drones de contact.

N. Veran

ANNEXE I
RÉFÉRENCES JURIDIQUES

1. CONTROLE D'IDENTITE DES PERSONNES PRESENTES A BORD (SOUS L'AUTORITE DU PARQUET COMPETENT)

Article 78-2 du Code de procédure pénale, concernant les modalités de contrôle.

- Art 78-2 CPP : possibilité de mener des contrôles (voire pour le 78-2-2 III bis sous réquisition) ;
- Art 78-3 CPP : vérification d'identité. Pendant cette seconde phase, réalisée si l'intéressé "refuse ou n'est pas en mesure de justifier de son identité", ce dernier est "retenu sur place ou dans le local de police où il est conduit". Pour ce faire, l'embarcation peut être conduite à quai (rétention le temps nécessaire, donc max 4h).

2. CONTROLE TYPE « PLAISANCE » SUR LES EMBARCATIONS

- défaut de marques d'identifications extérieures (éléments d'identification du navire : nom, port d'enregistrement, nationalité, jauge, marquage extérieur : art L5111-1 et L5111-1-1 CT)

Code NATINF : 44-88 – amende délictuelle (demande de déroutement au procureur puis immobilisation à quai)

En cas de refus d'obtempérer :

- refus de se conformer aux instructions particulières des agents chargés de la police de la navigation, relatives à la sécurité de la navigation maritime (L 5242-2 CT) ;
- possibilité de dérouter le navire dans un délai maximum de deux heures à compter de son appréhension lorsque l'auteur de l'infraction se trouve hors d'état de justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire français (décision DDTM, information du procureur) (art L5243-6 CT).

DIFFUSION RESTREINTE

ANNEXE II

FORMAT DE COMPTE RENDU

Le compte rendu de mission doit être envoyé au plus tard 02h00 après la mission.

Destinataires :

CORGMAR : corq.ggmarmmdn@gendarmerie.defense.gouv.fr

COM : [comnord.off-permanence.fct <comnord.off-permanence.fct@intradef.gouv.fr>](mailto:comnord.off-permanence.fct@intradef.gouv.fr)

OCR : communication@premar-manche.gouv.fr

Format à respecter :

- DATE/HEURES de début et fin de mission :
- Unité(s) mise(s) en œuvre (si 2 embarcations pour la même mission, un seul CR suffit)
- Zone de patrouille :
- Événements notables :
 - Contrôle d'une embarcation à la position : (distance à la côte)
 - Heure :
 - Description de l'embarcation :
 - Nombre de personnes à bord :
 - Comportement :
 - Personnes sur la plage : oui / non / nombre ?
 - Météo sur zone :
 - Suites données :
 - Observations (présence enfant, femme) :
- Éventuels compléments (observations) :
- Photos en PJ.

DIFFUSION RESTREINTE

LISTE DE DIFFUSION

DESTINATAIRES :

- RÉGION ZONE DE DÉFENSE SÉCURITÉ DES HAUTS-DE-FRANCE
(servir : rghf@gendarmerie.interieur.gouv.fr)
- DDSP NORD
- GGMAR MMDN

COPIES :

- COMAR DUNKERQUE
- COFGC
- CROSS GRIZ-NEZ
- DET SP 35F LE TOUQUET
- EMO-M
- FOSIT MNORD (servir tous les sémaphores de l'arrondissement de Cherbourg)
- PREMAR MNORD (AEM)
- SGMer
- COMNORD (ADJ CZM – OPS – OPEM)
- archives (dossier n° 3.4.1.3 - chrono).