

DES POLYVALENTS SPÉCIALISÉS

LA FLUVIALE



© MJD/COM/J. GROISARD

Brigade fluviale de la gendarmerie départementale à
Conflans-Sainte-Honorine (Yvelines)

Les brigades fluviales,

un autre territoire

La France dispose du plus important réseau fluvial en Europe : 8 800 kilomètres de voies navigables dont 4 500 adaptées pour le grand gabarit, c'est-à-dire le transport moderne de marchandises.

Pour s'approprier la sécurité des mobilités sur les voies d'eaux intérieures, la gendarmerie nationale peut s'appuyer sur 14 brigades fluviales et 4 brigades nautiques intérieures représentant un peu plus de 120 militaires. La seule différence pour ces dernières réside dans leur positionnement à proximité de lacs et plans d'eau situés pour l'essentiel dans la moitié Est de la métropole.

Historiquement, les brigades territoriales qui disposaient d'embarcations de dotation notamment sur la Seine ont progressivement laissé la place à une ou plusieurs unités spécialisées. Il s'agissait de s'adapter au développement de la navigation de commerce à la fin des années 70. Les personnels ont accompagné cette évolution, se consacrant entièrement à l'exercice de leur technicité subaquatique et de surface, ainsi qu'au contrôle de la navigation.

La compagnie de gendarmerie fluviale sur



NICOLAS KÜNKEL

Lieutenant-colonel, région de gendarmerie d'Île de France, commandant la gendarmerie des voies navigables

le Rhin est une entité à part. Elle a été mise en œuvre en miroir de la création par la police du land du Bade-Wurtemberg de deux unités sur la rive droite du Rhin à la fin des années 60. Cette unité originale a évolué en devenant en 2011 la compagnie

de gendarmerie fluviale franco-allemande. C'est un bel exemple d'intégration et de mutualisation totale des personnels, des locaux et des moyens de deux forces de police très différentes, grâce à une volonté politique forte et un savoir-faire reconnu.

Dans le reste du pays, la création d'unités s'est opérée au cours des 20 dernières années. Deux exemples les plus récents : la création en 2012 de la brigade fluviale de Metz pour répondre au constat de l'absence de contrôles sur la section internationale de la Moselle. Puis en 2015, concomitamment à la dissolution de la brigade fluviale de la Bassée, la création de la brigade fluviale de Douai a été initiée dans un secteur particulièrement important au regard de la frontière avec la Belgique et le projet de création du canal Seine Nord Europe.

Après cette brève page d'histoire, il convient de ne pas perdre de vue que les unités fluviales et nautiques intérieures de

la gendarmerie sont avant tout rattachées à la subdivision d'arme de la gendarmerie départementale et sont, sauf exception, subordonnées au commandant de groupement du département d'implantation.

Mais les fleuves et rivières ne respectent pas les limites de l'organisation administrative. On peut ainsi mettre en avant la notion de bassins hydrographiques au nombre de trois principaux par ordre d'importance économique : Seine/Nord, Rhin/Moselle et Rhône/Saône. La gendarmerie par son intelligence locale et son adaptabilité permanente a largement tenu compte de ces spécificités. Les militaires d'une brigade fluviale disposent d'une compétence judiciaire élargie à la zone de défense, ce qui leur permet de coller au plus près des réalités de leur milieu d'emploi. Composés encore majoritairement d'enquêteurs subaquatiques également pilotes, les gendarmes sont engagés dans le cadre de leurs missions opérationnelles au niveau zonal, à l'instar d'autres moyens spécialisés.

Depuis la création du commandement de la gendarmerie des voies navigables (CGVN) en 2011, l'action des unités fluviales et nautiques a évolué significativement. Le CGVN est essentiellement une structure d'animation et de coordination destinée à répondre au besoin de positionnement de la gendarmerie dans le domaine spécialisé du contrôle des flux fluviaux. Bien que cette création soit assez récente, les résultats sont tangibles, permettant à l'institution de

gagner en visibilité et en cohérence dans cette véritable « police de milieu ».

En matière opérationnelle, le métier est très technique, il nécessite des connaissances fines sur le plan de la réglementation notamment. Il peut se situer hors des priorités de la sécurité publique générale conventionnelle et des logiques de bassins hydrographiques. L'activité des unités nécessitait donc un encadrement propice au développement, pour mettre fin à un « syndrome d'isolement. »

Le CGVN représente la Gendarmerie en interministériel (MTES principalement), et auprès des différents acteurs institutionnels tels que « Voies Navigables de France ». Il appuie les échelons territoriaux de commandement.

L'action des unités est désormais inscrite dans une logique de coordination par bassin. L'animation et l'encadrement sont renforcés en contrôle des flux fluviaux. Appuyés par la diffusion de plans d'action et directives ponctuelles, ils produisent une hausse des contrôles de police administrative et des fiches de renseignements mais surtout une montée en gamme qualitative des personnels.

Dans cette logique, les Brigades Fluviales de Gendarmerie (BFG) de Rouen et Conflans ont été placées pour emploi sous l'autorité du CGVN en 2013 en vue d'assurer une unicité opérationnelle sur la Seine.

Il est également en mesure de s'engager en prenant le commandement opérationnel d'un dispositif nautique lors d'un événement de grande ampleur.

La police judiciaire s'est développée : les contrôles coordonnés et spécialisés mis en place ont permis de mettre en évidence une délinquance spécialisée sur ces flux. La Brigade de Recherche de la Gendarmerie des Voies Navigables a été créée en 2016. Cette unité spécialisée à compétence judiciaire nationale a saisi près de quatre millions d'euros d'avoir criminels.

Enfin, en matière de soutien, le CGVN a mis en place une formation rationalisée avec un cursus progressif et adapté et il apporte son expertise technique pour les dotations et l'entretien des matériels. La gendarmerie consent depuis 2018 un effort financier tout à fait conséquent en vue de moderniser la flotte des embarcations de dotation. Cela passe par la conception et l'acquisition de vedettes de contrôle fluvial, dont les principales naviguent ou navigueront très prochainement sur la Seine, la Moselle et la Saône. Les BFG les plus confrontées à des flux de navigation en développement en seront dotées, ainsi que d'embarcations semi-rigides projetables à compter de cette année.

L'action des unités fluviales de la gendarmerie doit donc se penser à l'aune d'un véritable écosystème ne se limitant pas au seul environnement immédiat du

fleuve. Elle s'inscrit bien évidemment dans le cadre territorial de la gendarmerie, en appui de l'ensemble des unités depuis le haut du spectre en matière de lutte antiterroriste jusqu'à la brigade territoriale souvent primo-intervenante compte tenu de l'éloignement géographique, illustrant ainsi la complémentarité et la subsidiarité de l'institution.

Le transport fluvial et maritime n'échappe pas au formidable développement de la massification et de la mondialisation des échanges que ce soit dans l'espace physique comme dans l'espace numérique.

Au regard de la géographie et des réalités économiques, les unités fluviales et nautiques intérieures sont particulièrement confrontées aux perspectives de montée en puissance du transport dans les zones fluvio-maritimes et transfrontalières. Il convient dès à présent de renforcer la coopération opérationnelle avec la gendarmerie maritime, et de porter un effort sur les cyber-menaces (tentatives de déstabilisation ou de prises de contrôle à distance de bateaux ou d'infrastructures par le brouillage et le leurrage).

Sur le plan européen, la coopération se concrétise au travers du réseau AQUAPOL composé de 24 polices fluviales et maritimes représentant 16 pays. Il a pour objet de favoriser l'échange de bonnes pratiques, proposer des évolutions réglementaires et définir des axes

opérationnels communs. Via l'application AQUATRACK, il offre à ses membres l'accès à trois bases de données relatives à la situation maritime de surface et aux eaux intérieures qui sont indispensables à l'échange de renseignement et pour l'efficacité des contrôles de sûreté. Il bénéficie depuis le 1^{er} septembre 2020 d'un financement européen dans le cadre du Fonds de Sécurité Intérieure pour 2 ans à hauteur de 500 000 euros.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, le commandant de la gendarmerie des voies navigables assure la direction de ce réseau après 17 années de gouvernance néerlandaise. Il est articulé autour d'une équipe de direction dont la mission consiste en la gouvernance, la représentation et l'administration quotidienne de la structure, la coordination, le suivi du plan d'action annuel, le lobbying auprès de l'UE et des partenaires institutionnels, et la gestion du site AQUATRACK et des bases de données.

AQUAPOL dispose en effet d'un site Internet (suivi de l'actualité) et de l'application AQUATRACK incluant les bases de données Marsecweb (contrôle de sûreté des navires maritimes), Ibisweb (contrôle de sûreté des bateaux en eaux intérieures) et Marpolweb (report des contrôles liés aux pollutions maritimes).

Quatre hubs régionaux et un groupe de travail thématique portant sur le travail dissimulé et la traite des êtres humains

dans les croisières fluviales en composent l'ossature opérationnelle.

Enfin, pour répondre aux orientations générales pour l'action de la gendarmerie dans le cadre du plan d'action 20.24, un effort doit être mené par les BFG et BNI dans la lutte contre la criminalité environnementale. Il s'agit là d'une problématique qui touche particulièrement le milieu fluvial et au cœur des préoccupations de nos concitoyens.

Si des atteintes à l'environnement (pollutions des cours d'eau, braconnage et pêche illégale d'espèces protégées...) sont fréquemment constatées, on observe une augmentation réelle des menaces à la santé publique.

Pour répondre à ces nouveaux défis, les unités fluviales devront s'engager encore davantage dans le contrôle du transport des marchandises dangereuses par voie d'eau. Avec l'approche des JO 2024 et plus encore depuis l'explosion survenue dans le port de Beyrouth le 4 août 2020, le transport des matières dangereuses (TMD) préoccupe les autorités. Le TMD par voie fluviale représente 16 % du tonnage transporté (3 500 000 tonnes d'engrais et de produits chimiques, 3 700 000 tonnes de produits pétroliers, 1 130 000 tonnes de combustibles). À titre d'exemple, on dénombre sur la Seine pas moins 422 bateaux-citernes pouvant transporter de 400 tonnes à 1 500 tonnes de matières dangereuses qui traversent les zones les

plus urbanisées de l'Île de France de jour comme de nuit.

Dans le même esprit, la lutte contre le transfert transfrontalier de déchets sur les plates-formes multimodales des zones

portuaires doit être accentuée, comme l'a récemment mis en lumière l'opération de contrôles coordonnés menée à l'initiative de la région de gendarmerie Auvergne-Rhône Alpes à l'automne 2020.



Brigade fluviale de la gendarmerie départementale à Conflans-Sainte-Honorine (Yvelines)