

# **LE DOUANIER FRANCOPHONE**

**Hors série n°4 - Mars 2022**



*Histoire de la flottille Garde-Côtes  
des Douanes Françaises*

*Par Serge Rinkel*

## La douane en mer, une vieille institution

Dès la plus haute Antiquité, les hommes troquent leur surplus de production en nourriture, métaux, outils, tissus, et vêtements et développent un mouvement d'échanges et de transport de marchandises, en utilisant principalement les voies d'eau (rivières, fleuves, lacs) et la frange côtière. Ayant besoin de se protéger ils érigent, des frontières, lieux de contrôle du trafic commercial et de la circulation des esclaves. Ils soutiennent leur économie par des mesures de prohibition<sup>1</sup>, et alimentent leurs finances publiques par un prélèvement de taxes au passage des marchandises. Longtemps floue, la notion de frontière nationale se précise très lentement en même temps que celle d'État-Nation dont elle est évidemment un des éléments constitutifs.

Les douaniers, gardiens de ces frontières, vont ainsi constituer la première profession du monde portuaire. Armés de bâtons et disposant de pouvoirs importants, ils abordent les navires, les fouillent, déballent les marchandises, les dénombrent, les pèsent et poursuivent ceux qui se soustraient à leurs contrôles : les premiers contrebandiers.

Qu'ils s'appellent *schabandars* en Inde, *limenarques* en Grèce où à Chypre, *portitores* et *publicains* à Rome, ces premiers contrôleurs du commerce fluvial et maritime vont tout naturellement cumuler leurs fonctions avec celles d'officiers et de gardiens de port, de courtiers maritimes et de magistrats. En fait, ils constituent un corps civil de fermiers de l'État, fermiers d'un impôt public (groupe qui prend à ferme la levée de l'impôt et la perception des droits de douane et de certaines taxes).

Quant aux premiers marins des douanes ils sont en fait dénommés en latin les *Custodes Litorum*, leur nom est évocateur de leur fonction. Ils sont cités dans deux constitutions romaines relatives à la fiscalité. Ce sont bien des garde-côtes dont la fonction maritime complète celle des limenarques, leurs propres compétences et leur connaissance du littoral, leur permettant de bien soutenir dans leurs tâches, ces représentants du fisc.

1) Interdictions d'exportations visant à protéger la collectivité contre les risques de pénurie de denrées et de produits indispensables.



Une Actuaria romaine (Trirème)  
mosaïque tunisienne au musée du Bardo à Tunis

Ces marins non-militaires mais armés assurent la surveillance côtière et les visites de navires à titre douanier et fiscal mais ils ont aussi un rôle de force publique maritime que nous voyons affirmer par le Code, lorsqu'il nous les montre en Italie chargés de veiller à ce que l'Orient ne fasse débarquer de troupes sur la côte. En fait c'est la logique qui pousse à la création de ces premiers corps de marins des douanes. Attendre les contrôles de navires de commerce à l'intérieur d'un port c'est s'exposer à des échanges préalables de fraude en mer et à une dispersion des produits hors taxe sur le littoral. Si on lutte contre la contrebande maritime, on peut aussi lutter contre les phénomènes migratoires interdits (citoyens et esclaves de certains états) et les débarquements illicites de toute nature, y compris de groupes armés.

Après la conquête de la Gaule, les Romains y introduisent leurs propres droits de douane : la Quarantaine des gaules, un droit d'entrée et de sortie sur les marchandises destinées au commerce et les *portoria*<sup>2</sup> droits perçus à l'entrée ou à la sortie des ports, toujours à l'aide d'embarcations qui patrouillent à proximité.

2) *Portoria* : cet impôt porte sur les marchandises, les individus et les navires, hormis ce qui sert à l'armée ou au fisc.

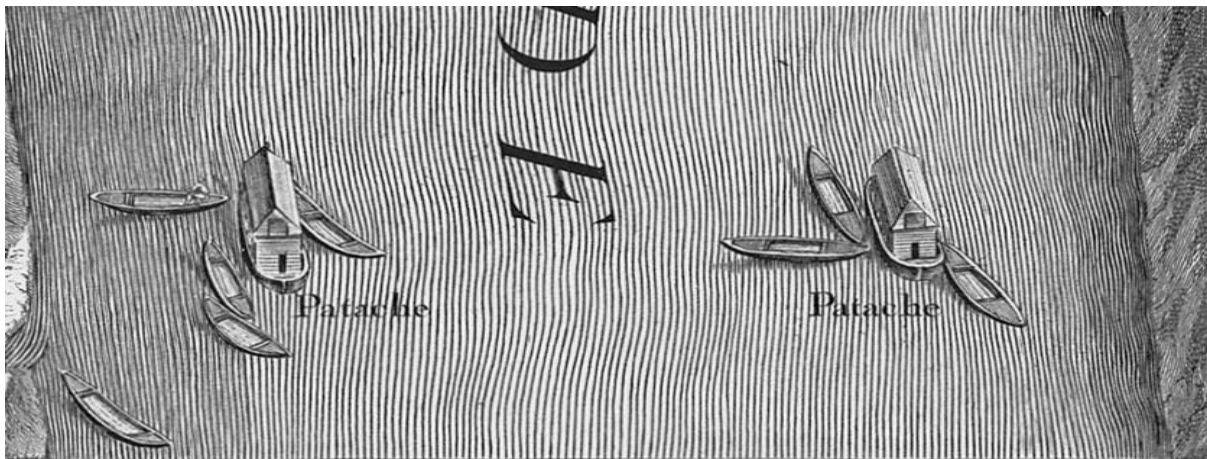
Sous Charlemagne des agents prélèvent des « tonlieux » dans les ports, des « ripatica » dans les fleuves<sup>3</sup>. Progressivement avec l'éclatement de l'Empire carolingien, les tonlieux tombent hors du domaine royal, aux mains de seigneuries féodales qui entretiennent notamment les péages fluviaux.

Au Moyen-âge les douanes revêtent essentiellement la forme de prohibitions et de droits à l'exportation. Elles sont placées sous la surveillance du maître des ports et passages, haut fonctionnaire royal.

### **Les pataches**

En France, les personnels nautiques des péages disposent d'embarcations qui sont désignées sous le terme générique de *patache*. La version marinière classique prend la forme d'un bateau couvert, de grandes ou de moyennes dimensions, souvent une grosse gabare en bois, à l'ancre sans mât ni voiles. C'est une véritable maison sur l'eau avec des fenêtres. Elle abrite les péagers fluviaux qui résident à bord. Ils y enregistrent les déclarations des bateliers, perçoivent les droits établis selon le tarif en vigueur affiché sur une « pancarte » bien en vue. Ils inspectent minutieusement les cargaisons des embarcations qui doivent s'amarrer à contre-bord pour éviter toute fraude à l'assiette du paiement des droits. D'autres pataches, des embarcations plus petites et à fond plat, se déplacent à l'aviron pour surveiller les alentours et poursuivre les fraudeurs.

<sup>3</sup>) *Tonlieux* = taxes indirectes sur les marchandises ; perçues au passage des ports, les *ipatica* concernent les fleuves.



Sur cet extrait d'un vieux plan de Paris par Turgot de 1736 (Bibliothèque Nationale), on reconnaît les deux types de pataches fluviales : la grosse gabare, véritable maison et ses annexes les embarcations à fond plat, qui s'assurent que tous les mariniers passent le contrôle et poursuivent les fraudeurs. On retrouve partout ce même type de patache (dans la Loire, le Rhône, la Garonne etc..)

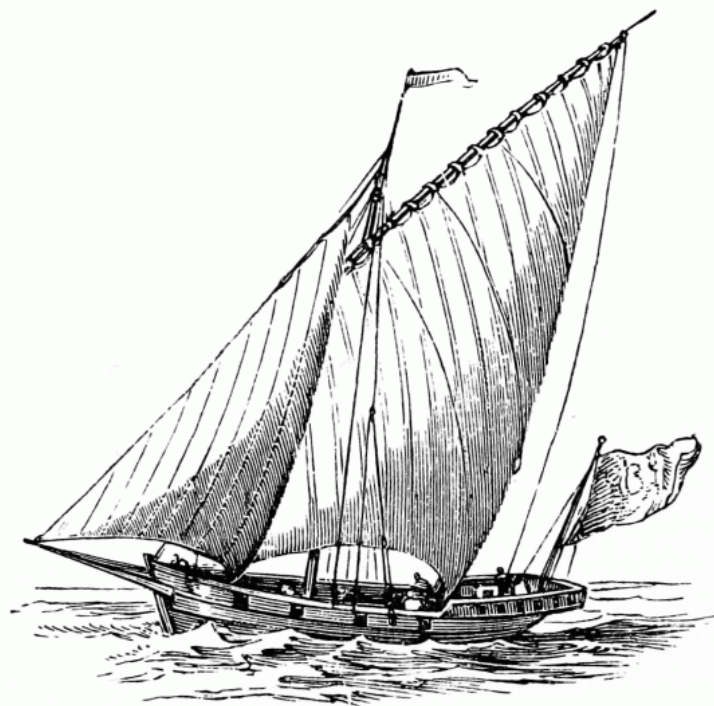
Les péages en rivière sont la plaie de l'époque : péages seigneuriaux ou royaux échelonnés sur le cours de toutes les rivières ouvertes au trafic commercial et à terre sur les chemins et passages importants. Sur la Loire navigable jusqu'à Nantes, on en compte 126 en 1567 ! Un bateau de vin du Languedoc, Dauphiné ou Roussillon, qui remonte le Rhône et descend la Loire pour aller à Paris par le canal de Briare, paye en route, sans compter les droits du Rhône, de trente-cinq à quarante sortes de droits, non compris les entrées de Paris. Il les paye en quinze ou seize endroits, et ces paiements multipliés, obligent les voituriers à employer douze ou quinze jours de plus par voyage qu'ils n'en mettraient si tous ces droits étaient réunis en un seul bureau.

Le sel connaît à partir du XIV<sup>e</sup> siècle le sort de toutes les marchandises taxées au franchissement des douanes ou des péages. Fiscalité injuste et impopulaire, la gabelle, génère une contrebande très active aux frontières des provinces concernées.

Les agents qui arment les pataches (qu'on appelle parfois aussi *maltôtes*) comme l'ensemble des employés des gabelles ont évidemment mauvaise réputation auprès de l'opinion publique. On les surnomme *gapians*, *gabeleurs*, on les traite d'*écrevisses* et on les accuse de corruption, de malhonnêteté, d'abus de pouvoirs de toutes sortes. Nous retiendrons cette épitaphe célèbre qui illustre la haine vis-à-vis d'un commis de la Ferme : « **Prier pour lui est temps perdu, passant au lieu d'un Libera, pisse dessus et puis t'en va** ».

Progressivement la surveillance du littoral est assurée par un cordon de brigades terrestres de "gabelous" bénéficiant du concours des équipages d'autres pataches attachées à la surveillance des ports, de leurs abords, des îles, des estuaires et de la côte. Suivant les soupçons de fraude, les agents ont le droit de visiter, les vaisseaux, navires, barques et chaloupes venant tant de pays étrangers, de provinces du Royaume réputées étrangères, que de pays rédimés de gabelles. L'adjudicataire de la ferme dispose aussi de vaisseaux et de chaloupes armées. La fraude est impitoyablement réprimée et les contrevenants sont condamnés aux galères voire à la mort.

Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle la Ferme devient une institution nationale et permanente, qui dispose de privilèges régaliens que lui abandonne le souverain ; elle peut armer ses employés, équiper des vaisseaux et des chaloupes sur la mer comme sur les fleuves. Le 17 novembre 1718, le Conseil du roi entendant aider les équipages de pataches à mieux lutter contre la contrebande maritime du tabac, permet alors aux employés « d'aborder de gré ou de force, dans l'étendue de deux lieues au large des côtes du royaume et îles adjacentes, les petits bâtiments au-dessous de 50 tonneaux, de les visiter, et de les arrêter, saisir et amener au port le plus prochain, s'ils sont chargés de tabac en tout ou partie, auquel cas le tabac non seulement est saisissable, mais même les bâtiments et autres marchandises de leur chargement ». Les pataches, chaloupes, felouques ou tartanes (en Méditerranée) des Fermes doivent alors porter pavillon blanc.



Cette gravure de 1882, représente, une tartane qui arbore pavillon et flamme de guerre, comme celles des douanes

Dans les Colonies, des vaisseaux armés de canons attaquent tous ceux qui essaient de frauder les droits de la Ferme ou qui font des commerces défendus.

Le 30 mars 1756, le roi renforce les peines contre les fraudeurs qui ne règlent pas les amendes : " Les vagabonds, gens sans aveu, artisans, gens de métier, facteurs, messagers, voituriers, crocheteurs, gens de peine, gens repris de justice, matelots et autres personnes de cette qualité qui seront condamnés en des amendes pour faux saunage, contrebande et contraventions à nos Ordonnances et qui ne pourront les payer dans le mois, seront sur la requête de l'adjudicataire de nos Fermes, condamnés à la peine des galères ".

### **Naissance de la flottille maritime des douanes**

La Révolution supprime les barrières intérieures de la Ferme Générale le 1er décembre 1790 sur décision de l'Assemblée Constituante. Dans les fleuves et rivières, les pataches sont détruites ou brûlées et la haine des révolutionnaires est telle que 28 têtes de fermiers généraux seront tranchées quelques années plus tard, le 8 mai 1794.



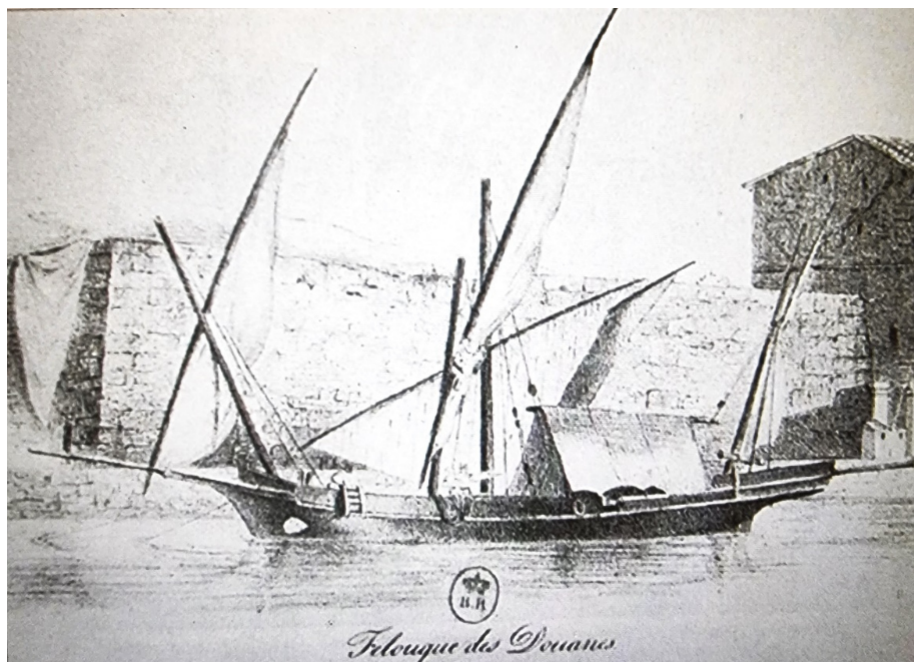
Le 22 août 1791, naît la Régie des Douanes, véritable police du commerce extérieur. Pour surveiller les frontières maritimes, elle peut tenir en mer et dans les estuaires des vaisseaux, pataches ou chaloupes armés. Elle hérite de la flottille de la Ferme Générale, composée de 270 pataches, felouques, chipes, chaloupes et autres embarcations armées par 1 200 anciens marins de la Ferme, qui adaptent les méthodes et procédures en usage avant la révolution. Le mois suivant, on prévoit que la Marine nationale doit "protéger" la Douane, en armant des corvettes à bord desquelles on compte embarquer des douaniers. Cette mesure n'est toutefois pas vraiment appliquée.



Les douanes ont aussi en service plusieurs demi-chebecs, en Méditerranée

Le code de 1791 confie aux douanes la protection et la surveillance des marchandises sauvées des naufrages, tandis que la Convention attribue aux douaniers, par l'acte de navigation et ses décrets d'application, la responsabilité très importante de la jauge et de la francisation des navires, leur laissant ainsi le pouvoir, au nom du peuple français, d'accorder aux navires le droit d'arborer le pavillon national leur assurant la protection de l'État en mer et à l'étranger.

Les marins des douanes rencontrent en mer à cette époque, beaucoup de faux documents de nationalité visant à faciliter les opérations de contrebande. Leurs contrôles vont permettre de nombreuses saisies de marchandises transportées en fraude.

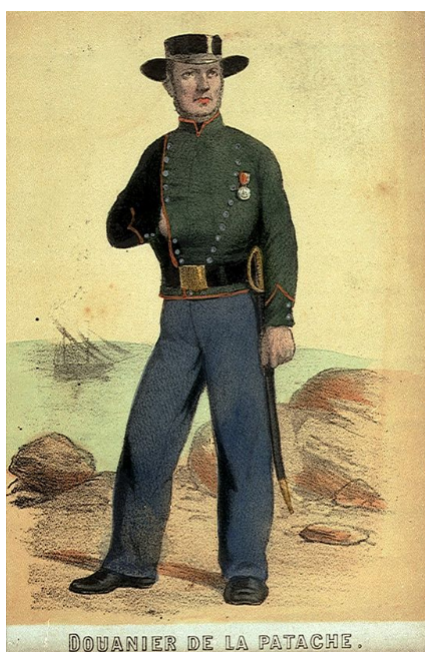


Felouque des Douanes (Photo Bibliothèque Nationale)



Sous l'Empire napoléonien, face à l'Anglais, ils sont en première ligne. Leur effectif renouvelé et augmenté d'un quart dépasse les 1 500 hommes. Dans leurs rangs, de nombreux anciens corsaires, ne rêvant que de prises, passent facilement à l'abordage et au combat. On comprend qu'à partir de 1806, les embarcations des Douanes soient autorisées à arborer la flamme nationale et partagent avec les bâtiments de la Marine de l'État la prérogative d'arborer le pavillon au grand mât. Leurs équipages : patrons, sous patrons, matelots et mousses ont à leur tête des capitaines et des lieutenants.

Les pataches reçoivent de nouvelles affectations dans le cadre des nouveaux contrôles que le blocus rend nécessaires à Hambourg, Brème, Anvers, Flessingue, Amsterdam, Cologne, Livourne, Trieste, Gênes, et de nombreux ports voisins. Les effectifs vont encore être augmentés considérablement, par le recrutement d'anciens marins militaires donc bien aguerris. Dans ces nouveaux secteurs maritimes et portuaires de patrouille aux frontières du grand empire, les équipages douaniers sont isolés et contrôlent des étrangers qui ne les aiment guère et des contrebandiers qui n'hésitent pas à empêcher tout contrôle. Leurs collègues douaniers étrangers, ne les aident pas beaucoup. La contrebande est une espèce de délit dont peu de gens rougissent ; Les contrebandiers de grande fortune sont enviés de beaucoup de personnes qui regrettent de ne pouvoir les imiter. Les effectifs de douaniers sont dépassés par ceux de la contrebande qui sont à terre six fois plus nombreux et en mer dix ou quinze fois. Plusieurs douaniers, y compris les marins, y laissent leur vie.



Droits réservés ; collection Serge Rinkel



Bouton empire : Collection SR

Leur action est en effet fréquemment marquée par la violence et le danger. La chronique en relate souvent les péripéties, telle que le récit suivant, datant de 1806 : "Un bateau parti de la rive hollandaise de l'Escaut, se dirige vers la rive française. Les préposés des douanes françaises, stationnés dans leur bateau, présumant que l'on veut introduire de la contrebande, ils se dirigent vers le premier bateau qui rétrograde à l'instant vers la rive hollandaise. Les préposés l'y suivent, les marchandises sont déjà débarquées, ils veulent les saisir : un attroupement avec armes empêche la saisie. Les préposés sont maltraités, l'un d'eux est précipité dans l'Escaut où il est accablé de pierres. Son corps en est retiré le lendemain : on le trouve blessé de plusieurs coups de couteau, on voit que le bout de ses oreilles a été coupé, probablement pour avoir les boucles qu'il y portait. "

En France métropolitaine, ces courageux agents sont, de plus, astreints à respecter des facilités accordées à leurs ennemis jurés du temps de paix, les smogleurs, ces contrebandiers anglais qu'ils doivent escorter et accueillir dans des ports désignés officiellement : Wimereux, Gravelines et Roscoff, pour embarquer ou débarquer, espions de retour de mission et prisonniers évadés, et favoriser le trafic de fausses guinées nuisibles à l'économie anglaise sans compter la contrebande vers la Grande-Bretagne de produits français tels qu'alcools divers, vins et cognac.



Peinture de ces fameux smogleurs anglais, occupés à débarquer leur marchandises illicites sur le rivage anglais (British Museum)

En temps de guerre et de blocus, ces contrebandiers anglais sont ainsi protégés officiellement par Napoléon. Leurs signaux de reconnaissance vis-à-vis des pataches des douanes consistent en un pavillon vert de jour et la nuit, un feu présenté à tribord. Les gabelous français doivent absolument intégrer le fait que les sentiments des contrebandiers pour la France importent peu. Quels que soient leurs mobiles, les smogleurs contribuent de fait à la lutte contre leur pays natal, cette lutte se déroule sur le terrain fiscal autant que militaire.



Image de la Bibliothèque Nationale

Dans les États allemands les douaniers s'illustrent. Ils combattent lors du siège de Hambourg sous les ordres du maréchal Davout. Ils vont y former pour la première fois un régiment, le 2e régiment des douanes impériales, créé par un ordre spécial du Maréchal le 17 août 1813 et placé sous le commandement du directeur des douanes impériales à Hambourg. Ce corps va comprendre non seulement des unités d'infanterie, de cavalerie, une compagnie d'artillerie, des tireurs d'élite mais aussi un élément naval, car les marins des douanes sont présents en nombre sur cette frontière maritime extérieure de l'empire, où ils doivent affronter des insurrections dans les ports et des attaques en mer. Ils ne se contentent pas d'arraisonner, d'inspecter, de saisir des marchandises anglaises et coloniales et des embarcations de contrebande ou susceptibles de s'y livrer, mais ils arment même de petits bâtiments de guerre.

La paix revenue avec le pouvoir royal, leurs pouvoirs maritimes se renforcent ; ils obtiennent en 1817, le droit de visite des navires jaugeant jusqu'à 100 tonneaux dans le rayon maritime de quatre lieues, ainsi que l'habilitation à la police des pêches.

Une circulaire de 1834 fixe la mission en mer des marins des douanes: "ils empêchent par une surveillance continuelle en mer, que de petits bâtiments, chargés de marchandises prohibées ou taxées n'approchent de nos côtes pour y effectuer des débarquements frauduleux ; ils arrêtent les bâtiments au-dessous de cent tonneaux (légalement réputés petits bateaux), étant à l'ancre ou louvoyant dans les quatre lieues des côtes, autrement que dans le cas de relâche forcée, et ils obligent les capitaines à présenter leurs manifestes de chargement".

En 1836, le personnel attaché à la marine des douanes se compose comme suit : 24 Capitaines et Lieutenants de pataches, 355. Patrons et sous-patrons, 1074 matelots, 28. Mousses, et 52 employés d'entrepôts intérieurs, soit un effectif total de 1533 marins des douanes.

Une décision du 17 octobre 1846 clarifie le pouvoir d'injonction en mer des navires : il est alors spécifié que toute embarcation des Douanes, donnant la chasse à un bâtiment qui refuse de se laisser aborder, doit hisser son pavillon et sa flamme et les assurer par une décharge à poudre de canon ou de mousqueton. Dans le cas où cette première semonce n'arrête pas la marche du bâtiment poursuivi, une seconde décharge à boulet ou à balle doit être dirigée dans sa voilure, et ce n'est qu'après ce double avertissement qu'il peut être fait un usage sérieux des armes, tout en évitant autant que possible d'atteindre les hommes. Bien sur l'ensemble des équipages douaniers est habilité à riposter immédiatement à toute attaque de contrebandiers armés.

## **Les marins dans les colonies**

A partir de 1830, l'administration généralise la présence de moyens maritimes dans les possessions françaises. Les frontières pur produit de la colonisation, se mettent en place au gré de conventions internationales entre puissances colonisatrices, mais aussi par des actes administratifs pris dans le cadre de l'organisation interne des territoires de l'Afrique Occidentale ou Equatoriale française, de la fin du XIXe au début du XXe siècle. Le littoral de ces colonies est progressivement équipé par les douanes en moyens maritimes qui doivent désormais contrôler la navigation côtière transfrontalière pour éviter la fraude. Nul poste douanier

ne peut se passer d'élément maritime dans l'espace littoral et dans les eaux territoriales, Le service étant surtout présent dans les grands ports et à proximité des zones de mouillage d'attente. Le douanier doit pouvoir accéder à un navire et surveiller l'espace maritime. C'est son métier dans les colonies comme en France métropolitaine.

### **ANTILLES : La Martinique**

Aux Antilles en 1835, deux cents agents servent dans le service maritime, c'est à peu près identique pour l'île Bourbon dans l'Océan Indien..

En 1904, à Fort de France, le gouverneur met en vente sur place, la patache de la douane L'Aigle et tous ses accessoires notamment 240 feuilles de cuivre constituant son doublage. Car l'Aigle a été une grosse patache redoutable, et d'une conception inhabituelle, affectée précédemment à Brest.

Un événement extérieur est à noter en Martinique. Lors de l'éruption de la montagne Pellée, le 8 mai 1902, la ville de St Pierre est soudainement ensevelie et on déplore 28 000 morts et seulement deux survivants, 18 Navires au mouillage ont été engloutis ainsi que plusieurs d'embarcations dont celle de la douane. Un seul navire réussit à échapper la veille à la terrible catastrophe. Voici l'histoire particulière de ce bâtiment italien nommé Orsolina :

« Selon les règlements portuaires, il était interdit de lever l'ancre sans autorisation des douanes. La veille de la catastrophe, le 7 mai 1902, un homme pourtant, le capitaine Ferrata, commandant l'Orsolina, décide de s'en aller. Son navire est déjà couvert de cendres. Connaissant bien les colères d'un autre volcan, le Vésuve, ce qu'il voit l'alerte. Les douanes refusent de le laisser partir et le menacent de lourdes sanctions s'il lève l'ancre sans autorisation. Il les quitte en leur disant : "Qui me les appliquera ? demain, vous serez tous morts !" Il avait tout à fait raison. Tous les douaniers sont tués dans cette terrible éruption. Son équipage et lui-même ont par contre été sains et saufs. Dans le quartier du mouillage, quelques murs de pierre calcinés, indiquent seuls la place où se dressait la Douane ». Cela nous donne l'occasion d'avoir une pensée pour tous ces gens, innocentes victimes du défaut de principe de précaution, ce principe n'ayant pas été appliqué par les autorités. Figure parmi les 28000 victimes, une trentaine de douaniers.



Dernière vue du bâtiment des douanes de St Pierre disparu lors de l'éruption ainsi que la patache des douanes. Une trentaine de douaniers, y ont perdu la vie (Carte postale de 1900, collection SR)

Progressivement l'Afrique dispose de goélettes, de péniches, de chaloupes et d'embarcations locales.

### **ALGÉRIE :**

Dès 1845, l'Assemblée Nationale à Paris, accepte la mise en service d'un navire garde-côtes à vapeur en Algérie, pour les douanes qui dépendent à cette époque du ministère de la guerre, en fait, le véritable propriétaire du navire. Ce navire doit surtout permettre une meilleure lutte contre la contrebande d'armes. L'année qui suit, en 1846, faute de crédits suffisants, l'Assemblée Nationale refuse l'achat d'un deuxième navire. Cependant, quelques années plus tard, cette fois grâce au budget du ministère des Finances, les douanes d'Algérie, qui dépendent alors directement des douanes métropolitaines, obtiennent deux péniches à vapeur, affectées à Alger ; Elles ont pour mission de lier et de contrôler les services des brigades isolées, d'observer les mouvements des navires autour des ports et de donner la chasse à la contrebande jusqu'à la limite extrême du rayon maritime des douanes d'Algérie. Sur les parties de la côte non susceptibles d'être surveillées depuis la terre, la police est exercée par des brigades maritimes opérant avec des canots de croisière implantés localement.

## **La péniche des Douanes Le Caïman au combat !**

En 1871, une insurrection terrible éclate, en Algérie. Les révoltés Arabes s'emparent de quelques points où la faiblesse des garnisons ne permet point de s'opposer à leur invasion. C'est ainsi que dans le canton de Cherchell, ils attaquent d'abord le petit village de Zurich qu'ils détruisent. Enivrés par ce succès, ils marchent sur la petite ville de Cherchell dont la garnison, malgré sa faiblesse, fait une sortie vigoureuse pour arrêter l'ennemi et donner le temps aux colons de s'abriter derrière les remparts. En même temps, le village de Novi, situé en avant de Cherchell, est à son tour grandement menacé par les insurrectionnels qui dirigent sur cette place deux attaques simultanées l'une par l'Ouest, l'autre par l'Est. Aussitôt, la péniche Le Caïman, de Cherchell, réquisitionne et embarque 40 pénitenciers et un canon pour les jeter dans Novi. L'attaque de l'Ouest est protégée par un ravin de 800 mètres de long, défendu par un poste de 10 hommes qui sont facilement enlevés, et les révoltés peuvent ainsi prendre entre deux feux les défenseurs de la place. Au bruit de la fusillade la péniche accourt s'emboîter devant le ravin et, à 80 mètres, dirige si habilement le feu de ses espingoles qu'elle met l'ennemi en pleine déroute en lui tuant et blessant un grand nombre d'hommes. L'attaque de l'Est voyant que celle de l'Ouest a échoué se retire de son côté en prenant la fuite et le village de Novi est ainsi sauvé, grâce à l'énergie et à l'intervention de l'équipage de la péniche de Cherchell. Cet exploit va étendre la réputation des marins des douanes dans le pays.

### **TUNISIE :**

En Tunisie vers 1900, la surveillance dans les ports et sur le littoral s'exerce à l'aide de 9 péniches à voile qui croisent dans les eaux côtières. La mécanisation de ces moyens maritimes s'engage alors progressivement.

## MADAGASCAR :



On aperçoit ici, au début des années 1900, sous abri, les deux petites chaloupes des douanes de Tamatave (Madagascar), qui, armées par des patrons et matelots des douanes, français et malgaches permettent de rallier à l'aviron ou à la voile la zone de mouillage des navires de commerce, pour escorter les marchandises qui débarquent et surtout pour procéder à une première visite de contrôle des documents de bord, du manifeste et du navire lui-même (Collection Serge Rinkel).

## SÉNÉGAL :

Le Sénégal, capitale de l'AOF, compte également plusieurs moyens maritimes douaniers notamment à Dakar et à St Louis.

## GUYANE :

Le gouverneur décide en juillet 1906, d'acheter une patache et une chaloupe à Vapeur, pour organiser de nombreuses patrouilles sur le fleuve Maroni, où la contrebande en provenance du Brésil, empiète largement sur la perception des droits et taxes. De nombreux postes sur le fleuve et à son embouchure, vont être équipés d'embarcations et plus d'une cinquantaine de patrons, sous-patrons et matelots des douanes sont alors recrutés en supplément dans ce territoire sensible.



## MAROC :

Au Maroc, à partir de 1904, une administration à caractère douanier, dénommée le contrôle de la dette marocaine, est instituée afin de récupérer la majeure partie des droits de douane, auprès des Oumana (Receveurs des douanes marocaines) en faveur des porteurs de titres de la BNP Paribas afin de compenser les sommes nécessaires au service des emprunts français du Sultan. A partir de 1906, les contrôleurs des Oumana placés dans tous les ports sont pour la plupart des douaniers français qui servent en Tunisie et sont ainsi à nouveau détachés au Maroc. Avec le nouvel emprunt de 1910, le service gère directement les douanes portuaires, afin de mettre fin à la mauvaise gestion et aux revendications des Oumana. Dirigé par des français, réglementé à la française, le service basé à Tanger comporte près de 450 agents lorsqu'il lance en 1911 un service maritime de surveillance douanière, La création d'une flottille de 80 marins a pour objectif essentiel la surveillance maritime, pour renforcer la lutte contre les débarquements d'armes destinés aux mouvements marocains de résistance à l'occupation française.

Pour ce groupe de patrouilleurs, on prévoit alors l'achat de quatre garde-côtes à propulsion mécanique, sous pavillon marocain, tous munis de télégraphie sans fil. Le plus grand, le *Taroudant* construit et acheté aux Pays-Bas est d'une longueur de 55 m, d'un déplacement de 572 tonnes, avec une vitesse de 14 nœuds. Servi par un équipage de 27 hommes, dont 3 officiers de pont, 3 officiers mécaniciens, 17 marins, 1 canonier, 2 télégraphistes, 1 cuisinier, le Garde-Côtes dispose d'un armement additionnel de deux canons de 47 m/m.



*Le Taroudant*, navire marchand construit et acheté à Dordrecht aux Pays-Bas en 1913 devient la même année le navire amiral du Contrôle de la Dette au Maroc. Ce bâtiment avec les trois autres de la flottille, est armé en guerre du 21 juin 1917 au 10 janvier 1919.

Trois d'entre eux, plus petits sont de mêmes caractéristiques : longueur 32 mètres, déplacement 300 tonneaux, vitesse 10 nœuds, armement 2 canons de 47, équipage 17 hommes, dont 2 officiers de pont, 2 officiers mécaniciens, 9 marins, 1 canonier, 2 télégraphistes, 1 cuisinier. En fait ce sont des navires de pêche transformés, construits en Grande-Bretagne qui sont armés par un personnel inscrit maritime français recruté spécialement pour ce service (en majorité des bretons). Cette flottille dépend d'un capitaine des douanes françaises hors cadre et détaché lui aussi de Tunisie, avec un profil maritime. Installé à Tanger, il rend compte opérationnellement au commandement local de la Marine Française et bien sûr, pour l'aspect lutte contre la fraude à ses chefs du contrôle de la dette, à ses collègues douaniers et bien sûr au Sultan. La gestion de cette flottille particulière et autonome dépend donc d'un officier des douanes françaises qui dispose de quelques adjoints, français et marocains. Bien que les saisies effectuées en 1913 par le service de la surveillance douanière soient peu nombreuses, il n'en semble pas moins établi que son action préventive empêche dans la plupart des cas les débarquements d'armes et de munitions. Au surplus, des résultats plus tangibles seraient peut-être obtenus, si ce service était mieux armé par la réglementation en vigueur, telle qu'elle découle de l'acte d'Algésiras, qui, en fait, ne lui permet pas d'exercer le droit de visite sur les navires en mer ni celui d'opérer des visites domiciliaires à terre.

Le capitaine français est également responsable des postes à terre pourvus d'éléments maritimes qui disposent du matériel ci-après : A Tanger : deux canots, dont un automobile et un à rames ; A Rabat : un canot à rames ; A Fédalah (circonscription de Casablanca) : un canot automobile ; A Casablanca : deux canots, dont un automobile et un à voile ; A Mogador : un canot à rames.

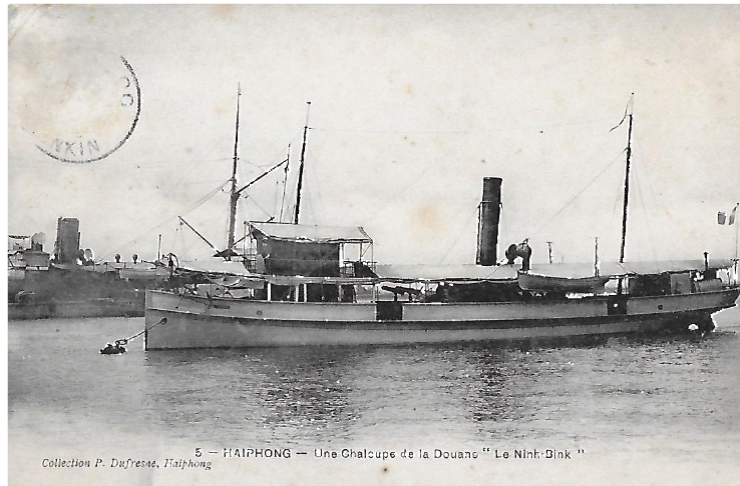
Le premier janvier 1918, le contrôle de la dette se fonde au sein des douanes chérifiennes commandées par un directeur des douanes françaises.

Le Taroudant est vendu le 3 Novembre 1919, lorsque la flottille est supprimée, n'étant pas assez rentable.

Quelques mois plus tard, le 24 juillet 1920, l'administration chérifienne des douanes et impôts indirects est officiellement chargée de la surveillance des côtes et des frontières du protectorat ainsi que de la répression de la contrebande et d'autres marins des douanes s'installent progressivement dans ce nouveau protectorat, une quarantaine de matelots et de chauffeurs marocains et français intègrent les différentes subdivisions dont celles de Tanger et Casablanca où ils arment des péniches à vapeur, plus conséquentes que les canots. Enfin les ateliers de Tanger, créés en 1912 spécialement pour les besoins du service de l'aconage portuaire, exécutent également les travaux d'entretien des garde-côtes, de construction et d'entretien des autres embarcations de la surveillance douanière, ainsi que divers travaux pour les autres services du Contrôle de la Dette.

## INDOCHINE :

En Indochine, les Douanes et Régies mettent en place des chaloupes à vapeur dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le 18 avril 1907 elles créent le service de la lottille, véritable service moderne de surveillance maritime.



La chaloupe Hin-Binh des Douanes et Régies  
au mouillage à Haiphong

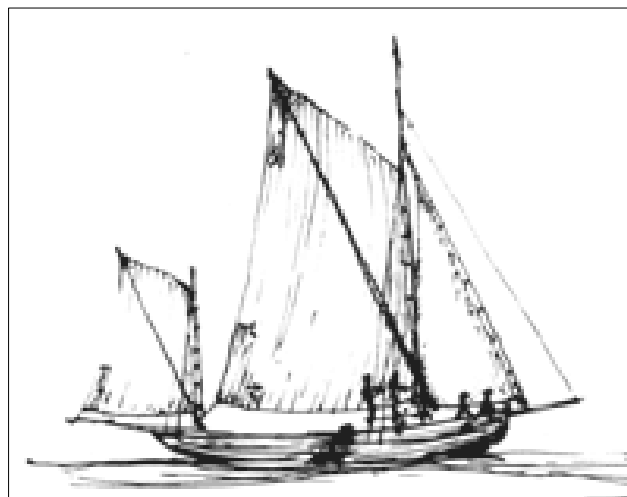
## La surveillance maritime sur les côtes de France

En métropole, la surveillance maritime s'exerce, dans les eaux côtières et les embouchures, dans les ports et bien évidemment sur le sentier du douanier avec, cette fois-ci, des douaniers terrestres, qui sont toujours liés opérationnellement à leurs collègues maritimes et qui dépendent souvent du même commandement.

Une embarcation montée d'un sous-patron et de deux matelots, stationne à la passe des grands ports. Dès qu'un navire arrive, le sous-officier se rend à bord avec un matelot pour y contrôler le manifeste. Sur la Manche, du côté de Saint-Malo, Granville, Cherbourg, Boulogne et Dunkerque, les pataches sont également du type péniche, c'est-à-dire que ce sont des chaloupes légères, non pontées, grées en bisquines, marchant à la voile et à l'aviron, tandis qu'en Méditerranée ce sont en majorité des tartanes, embarcations à voiles latines et en Tunisie des balancelles qui sont arrivées avec les corailleurs italiens et qui sont désormais fabriquées localement pour les douanes.



Une des rares photos de Tartane de Méditerranée  
*La Belle Rose* basée à Marseille



Une Patache des douanes (Collection SR) Un petit canot annexe se manœuvrant à la godille est souvent embarqué à bord des grosses pataches pour les liaisons avec la terre, ou pour transporter une escouade lors de la visite des navires.

Les pataches réalisent des croisières d'une demi-journée ou de toute une nuit. Elles mouillent dans les anses sur les points favorables aux débarquements clandestins. Les plus grosses, qui jaugent au moins 14 tonneaux, font des croisières de deux ou trois jours et même plus, afin de déjouer les attentes des entreprises de fraude. La hiérarchie a d'ailleurs tendance en cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle, à vouloir diminuer le nombre de péniches et à les remplacer par des voiliers plus gros et pontés, afin de généraliser des services de croisière plus étendus, offrant plus de sécurité aux équipages qui peuvent ainsi sortir par tout type de temps.



Embarcation locale des douanes construite en 1861, à Noirmoutier (Vendée), par le chantier naval NAU, pour la surveillance de la Baie de Bourgneuf. Maquette réalisée au 1/18e par Jacky Athimon de Noirmoutier. (Photo J Athimon 2021).



Canotier de Marin des douanes avec ruban légé *douanes* en jaune sur fond noir. (Photo DGDDI)

## L'ère de la propulsion mécanique

Le développement du parc naval métropolitain, est, nous venons de le voir, très en retard, par rapport aux colonies, car ce ne sont ni les mêmes budgets, ni les mêmes impératifs. Il se mécanise plus lentement, grâce à de petites vedettes automobiles à huile lourde achetées ci et là, selon les budgets des directeurs régionaux. Un service d'embarcations à moteur est créé en 1908. Il y en aura plusieurs en service avant 1914, dans les grands ports de l'hexagone, tel Rouen où en 1913 sont livrées deux vedettes De Conninck - Maisons-Laffitte avec moteur Abeille. Ces vedettes se relayent pour la surveillance de l'embouchure de la Seine et la surveillance du port.

### Marins des douanes en 1900



**Matelot**



**Sous-Patron**

La première guerre mondiale stoppe les efforts de mécanisation. En 1920 sur un total de 323 bateaux de service l'administration métropolitaine ne possède seulement que deux navires à vapeur et cinq petites embarcations à moteur. Cet outillage, au moment où la contrebande trouvant à s'exercer à l'importation comme à l'exportation devient plus redoutable que jamais, est tout à fait insuffisant. Faute de possibilités budgétaires, les Douanes ne peuvent songer à recourir à l'industrie et se résignent à conclure le 1er février 1921 un accord avec l'Inscription maritime, qui

prévoit l'embarquement de détachements de douaniers à bord de navires garde-pêche. Mais cette solution s'avère tout à fait inefficace.

En janvier 1928, la vedette Le Vigilant (longueur 18,36 m, moteurs 240 CV), construite grâce à un budget spécial, rejoint les douanes en Syrie (territoire sous mandat obtenu de la Société des Nations depuis le 25 avril 1920). Précisons ici, que les Douanes Françaises jouent un rôle très actif dans l'organisation et le fonctionnement des administrations Libanaise et Syrienne. Des cadres supérieurs métropolitains en assurent les deux Directions Générales et des dizaines de fonctionnaires français affectés à des bureaux de contrôle orientent l'action des services pour apporter une assistance technique, comme c'est le cas pour l'utilisation de cette vedette destinée surtout à la lutte contre la contrebande d'armes. Il faut aussi voir dans cette affectation un geste politique suite à la révolution Druze dirigée contre le mandat français de 1924 à 1926.

C'est en même temps pour les douanes métropolitaines, un signal positif. Effectivement le directeur général des Douanes préconise que la surveillance côtière puisse s'effectuer exclusivement à l'aide de vedettes automobiles ayant un assez grand rayon d'action ; les embarcations à voiles ou à rames, se révélant désormais tout à fait inefficaces. Quant aux rades et ports de quelque importance, la surveillance gagnerait à s'y exercer au moyen de petits canots automobiles. Mais encore le haut fonctionnaire doit-il trouver des moyens de financement, notre pays en pleine crise économique en est tout à fait dépourvu, aussi demande-t-il le 9 novembre 1929, dans un courrier à ses directeurs, de commencer par alléger au maximum le parc naval à voiles et à rames.

La crise économique de 1929 a paradoxalement du bon pour les Douanes avec le retour en force du protectionnisme qui leur redonne un rôle très important, le combat contre la fraude devenant une priorité notamment sur le littoral maritime où par conséquent le service va pouvoir enfin mettre en œuvre un programme d'équipement de surveillance maritime moderne.

### **Les premières séries de vedettes**

On trouve donc petit à petit les fonds nécessaires pour affecter des vedettes au sein de brigades maritimes à partir de 1930. Le Colin de Sussy rallie Arcachon en 1931. A partir de 1932, un prototype de vedette côtière métropolitaine le Directeur

Général Gréterin est destiné à La Pallice. Des canots à moteur rejoignent tous les grands ports français.

Des vedettes de taille variable remplacent les derniers voiliers dont certains sont très âgés : la nouvelle vedette Jean Adnesse remplace à Brest le cotre Marguerite, qui a plus de 40 ans d'âge et toujours en 1932 une autre vedette de mer de 15,50 m (propulsée par deux moteurs Baudouin à essence, de 20 CV chacun) fabriquée par les Chantiers Maritimes du Midi de Balaguier dans le Var, gagne la brigade maritime des Douanes de Pointe à Pitre.



La plus vieille photo d'un cotre des Douanes – les cotres ont été affectés sur les côtes de l'Atlantique et de la Manche surtout au cours du XIX<sup>e</sup> siècle.  
(Collection S.Rinkel)

Enfin le 30 juin 1933, le ministre des Finances ratifie la décision de construire une première série de vedettes de croisière à long rayon d'action, aux chantiers Bonnin de Lormont en Gironde. Ces vedettes, précisément du même type que le Directeur Général Gréterin mesurent toutes 14 m 50, et disposent de deux diesels Renault de 50 CV qui consomment 20 kg de gazole pour une vitesse de 11 nœuds.

Ainsi disparaissent les dernières pataches et les services à la voile et à l'aviron. Le nom de patache restera cependant longtemps en usage au sein du service, il désigne désormais les embarcations à moteur qui équipent les unités portuaires et par extension les unités de contrôle portuaire elles-mêmes.



Il est à noter qu'en 1931, le département de la Marine, craignant sans doute la renaissance de la flottille douanière, notifie aux Douanes qu'il souhaite désormais réserver la flamme de guerre aux bâtiments de guerre, dont elle doit maintenant être la caractéristique. L'administration conciliante, abandonne alors cette flamme pourtant gagnée au combat sous l'empire en 1806 et se résout à adopter à la poupe des embarcations à moteur, un guidon de reconnaissance, de forme triangulaire comportant, sur fond vert, une grenade inscrite dans un cor, le tout de couleur blanche.

## **La rénovation de la flottille indochinoise**

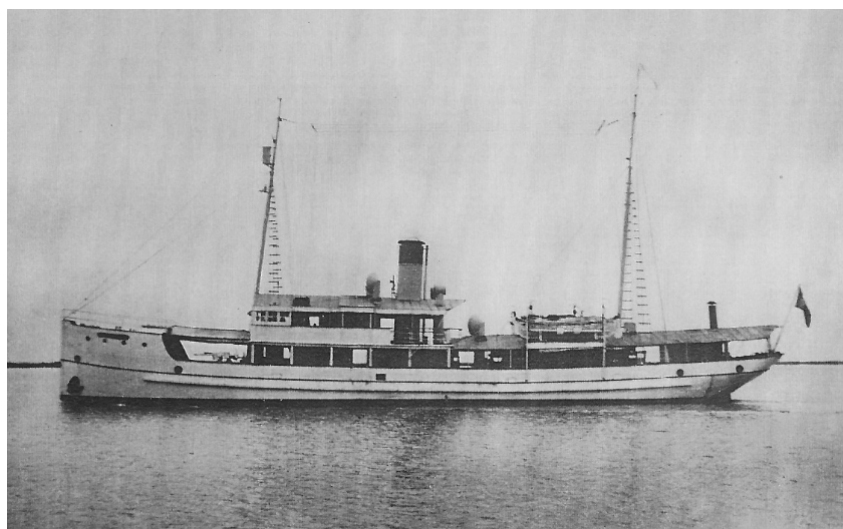
La renaissance de la flottille indochinoise des Douanes et Régies, commence dans les années trente. Le Gouvernement Général de cette colonie entreprend alors un effort sans précédent pour rénover les moyens maritimes de lutte contre la fraude. Une multitude de contrebandiers, moitié marins, moitié pirates, se permettent dans leurs sampans modernisés et pourvus d'excellents moteurs, de dépasser avec trop d'aisance les quelques vedettes ou chaloupes dont disposent les douaniers. On achète quelques embarcations et sampans ci et là.

En 1939, grâce à la production des chantiers locaux, dont pour une bonne partie celle de la société de Constructions Navales Mécaniques de Haiphong, la nouvelle flottille indochinoise relève le défi ; elle comporte désormais un navire amiral, le Capitaine Coulon, patrouilleur de 42 m (équipage de 33 marins), cinq patrouilleurs de haute mer de 20 à 22 m (armés de canons de 37 mm), 18 vedettes un peu plus petites, deux pinasses et une soixantaine d'autres embarcations à moteur (comprenant sampans, pirogues, jonques etc.)

## **La guerre 1939-1945 et la lente reconstruction de la flottille**

Telle un raz de marée, la 2<sup>ème</sup> Guerre mondiale emporte la flottille douanière. Certaines unités sont incorporées dans la Kriegsmarine comme le Directeur Général Ambaud et la vedette prototype de 1932 le Directeur Général Gréterin ou dans la marine italienne comme le Préposé Dupuy. D'autres rallient l'Angleterre comme le Directeur Général Amé (qui devient Queen Charlotte) ou la Chine, comme le Directeur Général Frezouls, le Directeur Crayssac et l'Audacieuse qui fuient les Japonais après le coup de force de 1945 en Indochine. Placés sous commandement de la Marine Nationale et armés de personnel militaire, accompagnés de douaniers dégagés des obligations de réserve, ces trois moyens maritimes vont constituer les premiers éléments des Forces Françaises Libres en Chine d'où ils lancent des attaques dans le

golfe du Tonkin, contre les Japonais puis contre le Viet-Minh qui parviendra cependant à s'emparer du Directeur Crayssac, sa première prise maritime de choix, en 1945.



Capitaine Coulon, navire amiral de la flottille d'Indochine, se saborde en 1945, pour échapper aux japonais.  
(Voir Hors série AIDF sur l'histoire de la flottille d'Indochine)

## A la libération en France

Alors qu'à la Libération, sur le littoral français, la contrebande est en plein essor, les moyens maritimes des Douanes font à nouveau défaut. Sur le lac de Constance, une commission maritime française, avec un représentant des douanes va réaffecter à l'administration un certain nombre d'embarcations et de vedettes allemandes, au titre des dommages de guerre.

En 1950 on ne dénombre que seize vedettes disparates, lorsque l'administration fait appel aux Chantiers Navals de l'Esterel à Cannes (CNE), pour le lancement d'une série de vedettes rapides (13,75 m, 26 nœuds) destinées à la surveillance côtière en Méditerranée (Métropole et Algérie).



La vedette de croisière *Jean Dorval* basée à Nice en 1950  
(Photo BGC Nice- collection Edmond Vives)

L'une d'entre elles le *Matelot Baixas* reste gravée dans les mémoires à la suite de son naufrage par mauvais temps, le 9 mars 1960 au large de St Tropez sur les rochers de la Moutte, avec un lourd bilan de 5 morts et un seul rescapé, le matelot radio Glories.



La vedette côtière *Matelot Baixas* qui fait naufrage le 9 mars 1960 sur les rochers de La Moutte (Golfe de Saint-Tropez)  
(Photo offerte à l'auteur par le Contrôleur Glories)

Pour l'Atlantique on procède à quelques achats d'occasion, telle l'ex-vedette militaire allemande *Contrôleur en chef Le Corre* affectée à Saint-Malo ou à des commandes locales : le *Vérificateur Principal Quillien*, vedette fabriquée à Bénodet, le *Contrôleur Rédacteur Principal Prévost* une 17,30 m lancée par le chantier Jouët à Sartrouville, etc..



Dans les années 1950 de nouvelles embarcations sont destinées aux grands ports français pour assister les agents de la patache (brigade portuaire) car les visites de navires reprennent pour juguler la fraude, très importante, après guerre. ici à Marseille en 1950 - (Photo Vie de la Douane)

Les tentatives d'adaptation de moyens aériens à la surveillance douanière ont lieu : en août 1950, l'administration loue pendant un mois un hélicoptère Hiller 360 (F-BFGZ) à la Société Hélicop-Air pour la surveillance en Méditerranée<sup>4</sup> tandis qu'en 1952, grâce à un accord avec l'aéroclub d'Algérie, un avion Fairchild F-OAGJ saisi pour contrebande est préempté et mis à disposition du club, pour qu'il réalise en échange une centaine heures par an de surveillance maritime au profit des Douanes.



*Hélicoptère Hiller 360 (Photo Sté Hiller 1950)*

### **L'utilité des patrouilleurs de haute mer**

C'est l'époque de la *route des blondes*, la fameuse contrebande maritime de cigarettes américaines au départ de Tanger. Les fraudeurs utilisent d'anciens bâtiments militaires achetés dans les surplus de guerre : les Fairmiles anglais et canadiens, les PT américains et d'autres navires et embarcations des marines ayant participé au conflit.

Devant ceux de ces navires qui sont les plus puissants (atteignant pour certains les 45 nœuds !), la douane ne peut rester les bras ballants. Elle se met à la recherche d'un nouveau type de vedette, qui puisse intervenir en haute mer pour déceler les

<sup>4</sup>) Un accident mortel, dû aux limites de vol de cet appareil en patrouille maritime met fin à l'expérience le 22 septembre 1950.

navires contrebandiers en attente de transbordements ou de livraisons directes et pouvoir ainsi les prendre en chasse.

Ces unités doivent répondre à plusieurs critères, une autonomie importante, à vitesse de croisière modérée, une bonne tenue de mer à vitesse réduite par gros temps et des performances élevées en poursuite. Ces exigences sont difficiles à réaliser simultanément aussi avant de trouver le type de navire qui convienne, les achats se font-ils par tâtonnements.

Ce qui explique, qu'on surnomme rapidement *Colline des Soucis*, le premier patrouilleur acquis en 1955, le *DF 1 Collin de Sussy*. C'est un Flugbatriebsboot, c'est à dire une ancienne vedette de sauvetage aéro-maritime de l'armée de l'air allemande (28 m, 25 nœuds) qui a été construite pendant la guerre, par Lürssen à Brème et qui depuis, a même appartenu à des contrebandiers ! Par malchance, ce bâtiment fatigué est souvent en panne, d'où son surnom. Avec la vedette *Brigadier Chabiran*, il constitue le premier groupe maritime à Port Bloc (Le Verdon).



Une partie du 1<sup>er</sup> équipage du *Collin de Sussy*

L'équipage se compose alors des conducteurs de vedette Alfos et Grosjean, du chef mécanicien Sancey, des mécaniciens Vincent, et Brancato, du radio Perrin, des matelots pont Palmacio et David, et du cuisinier Gros.

En fait le *Collin de Sussy* rentre en service avant un ancien Fairmile de 33 m de la Royal Navy, le *Saint Monance* dont la refonte chez Jouët dure beaucoup plus longtemps que prévu, ce qui fait qu'il n'incorpore la flottille qu'en 1956 à Marseille sous le nom de *DF 2*.



Le *St Monance* un ancien Fairmile de type B à son arrivée au Havre en 1955, avant sa refonte pour devenir le fameux *DF2 Maurice Petsche* ; Ici il est à couple du *Contrôleur Rédacteur Principal Prevost*, également en cours d'intégration dans la flottille. Placé sous le commandement de Mr Chicheri (Qui devient plus tard chef du bureau aéronaval de Marseille) ce navire est Affecté à Marseille de 1956 à 1966, le *Petsche* sert ensuite de navire école à La Rochelle jusqu'en 1973 Collection Serge Rinkel (Droits réservés)

*Maurice Petsche* et constitue le deuxième groupe maritime avec la vedette *Matelot Baixas* Outre des missions de surveillance et de lutte contre la contrebande, le «DF2» servira de support à des missions d'instruction au profit de l'École Radio-Marine des Douanes d'Agay (dans le Var). Le service garde-côtes est alors progressivement mis en place sur le littoral et l'on doit en conséquence former de nombreux marins des douanes recrutés par concours de matelot s'adressant principalement au personnel de la Marine Marchande, de la Pêche et de la Marine Nationale.

En juillet 1966, alors que l'école radio-marine ferme ses portes, le patrouilleur est transféré à l'École Nationale des Brigades des Douanes de La Rochelle, où il continue la formation des futurs marins des douanes jusqu'en 1973, date de sa réforme.



Le Caprice des temps saisie record du monde d'Héroïne en 1972 est transformé en nouveau navire-école des Douanes et prendra la suite du Maurice Petsche pour la formation de matelots à l'École Nationale des Brigades des Douanes de La Rochelle. C'est un navire très inconfortable à la mer, par conséquent redouté des apprentis-marins des douanes, qui lui préfèrent les après-midis à la godille au port du Plomb à l'Houmeau ou dans les darses de la base sous-marine au port de La Pallice. (Photo offerte par le commandant Rivière, à l'auteur, au Bureau Aéronaval de Marseille). On remarquera sur cette photo, à gauche, la vedette DF10 *Mistral*, une 20 m Esterel et à droite la vedette DF33 *Lisséro* une 27m Esterel.

### **Des navires neufs et des moyens aériens**

En 1958, les douaniers saisissent une opportunité intéressante, ils parviennent à se greffer sur une commande de la Marine Nationale auprès des Constructions Mécaniques de Normandie (CMN) à Cherbourg pour obtenir leur premier patrouilleur neuf : le DF 3 *Directeur Général Pallain* (série vedettes côtières, 32 m, 80 t, 2 x 1400 CV, 29 nœuds). Comme pour le DF 1, les plans sont signés Lürssen, mais n'ont rien à voir avec ceux de la *Colline des Soucis*, le DF 3 donnera satisfaction pendant 20 ans à Brest.



Le DF3 *Directeur Général Pallain* peu de temps après sa mise en service, au début des années 60, Ici à quai, à l'appontement des douanes de Brest (Extrait d'une carte postale tirée de la collection Jo Kerdraon).

Alors qu'on installe le *DF 4 Mathieu Bescond* au Havre en 1959 (c'est une vedette des chantiers de l'Estérel (Cannes) de 25 m, vitesse 23 nœuds) les stratégies douaniers modifient la politique d'investissement maritime. Ils conçoivent un programme naval ambitieux de vedettes côtières (ou vedettes de croisière). La première tranche 1960 - 1963 concerne la série des 3 fois 20 = 20 m, 20 tonnes, 20 nœuds. Il y en aura 15, en fait huit 18 m Estérel (CNE) du type *DF 10 Mistral* pour la Méditerranée et sept Amiot (Cherbourg CMN) de 20 m du type *DF 12 Vent d'Aval* pour la Manche et l'Atlantique.

Parallèlement le dispositif naval est complété par des moyens aériens<sup>5</sup>. A la suite de la location malheureuse de l'hélicoptère Hiller, Il faut attendre 10 ans pour qu'un nouvel hélicoptère *Alouette II "FY-CWT"* puisse être loué à la Marine le 1er décembre 1960 et dix-huit mois plus tard deux Alouettes II SA 313, achetées à Sud Aviation (FZ-BBA et FZ-BBB), constituent le groupement d'hélicoptères de Saint-Mandrier.



*Alouette FYCWT* (Photo BSA St Mandrier, offerte à l'auteur par l'inspecteur-pilote Edlinger,)

5) Deux inspecteurs en poste au Bourget, MM. Beguier et Turc, prennent l'initiative de préparer le brevet de pilote d'hélicoptère à leurs frais et obtiennent l'autorisation de suivre les cours de l'école de spécialisation de l'ALAT à Dax. Ils reçoivent le complément indispensable de formation maritime sur la base aéronavale de Saint-Mandrier et deviennent ainsi les premiers pilotes des Douanes.



## La création du service garde-côtes des Douanes

En 1962, le bureau équipement et surveillance en mer de la Direction Générale, propose à M. Valéry Giscard d'Estaing, alors ministre des Finances, un guidon douanier bleu d'un nouveau style que l'on veut prendre pour emblème du nouveau service garde-côtes des douanes. D'emblée le ministre lui préfère la couleur verte, couleur fétiche des Finances et officialise ainsi le guidon des Douanes maritimes toujours en usage.



Prenant en compte les perspectives offertes par les techniques d'observation par voie aérienne, ainsi que les enseignements dégagés par la mise en service des nouvelles vedettes de 20 m, la direction générale des Douanes met au point un plan de financement d'un dispositif douanier garde-côtes approuvé par le Ministre en 1963. Les options prises sont alors traduites par deux correctifs principaux au plan initial de 1959 par la mise en place d'une catégorie de vedettes plus importantes : les 27 m Estérel (il y en aura neuf : deux en Méditerranée, six en Manche Atlantique et une en Guyane) et par des achats d'aéronefs (dont le financement est assuré par l'allègement du parc naval).qui complètent le dispositif. Ce sont les *Alouettes II* évoquées à Saint-Mandrier, puis à partir de 1968 des *bimoteurs Dornier 28* avec une distance maximum franchissable de 750 nautiques. On assiste alors à la création de groupes aériens à Bordeaux en 1968 et à Hyères en 1969.



Vedette Garde-Côtes DF36 Avel Sterenn en service à Lézardrieux (Côtes d'Armor) de 1968 à 1992 (Carte postale tirée d'une collection éditée par Serge Rinkel en 1994 au profit de l'Association du Personnel du ministère des Finances APDF).



Vedette garde-côtes *DF38* affectée à Boulogne : une autre vedette de 27 m fabriquée aux Chantiers Navals de l'Esterel à Cannes, sur des plans fabuleux de l'architecte André Mauric. Cette série de vedettes a été très appréciée des équipages. (Photo DGDDI).

Les résultats obtenus en 1967 puis particulièrement ceux de l'année 1969 (4 navires contrebandiers saisis avec près de 500 tonnes de cigarettes américaines, 23 chalutiers espagnols arraisonnés en infraction de pêche dans le golfe de Gascogne) constituent, s'il en est besoin une brillante démonstration de la valeur que représente désormais le dispositif douanier de surveillance maritime



Insigne du personnel marin du service Garde-Côtes des Douanes

Ce dispositif regroupe en 1970, 29 vedettes garde-côtes, 21 vedettes rapides de surveillance portuaires ou fluviales, 2 hélicoptères et 4 avions, la flottille douanière, dotée de structures de commandement décentralisées et d'un bon réseau radio, représente alors une force d'intervention fonctionnelle, souple et efficace, capable de faire face aux multiples missions pour lesquelles, elle est de plus en plus sollicitée.

### **Avions bimoteurs et hélicoptères biturbines**

La poursuite de l'équipement des douanes en mer passe par l'augmentation du parc aérien. A partir de 1974-1975, les aviateurs douaniers essaient de nouveaux appareils plus rapides comme l'Aérocommander 685 (FZBBU- 186 nœuds à 100 pieds), un exemplaire unique, en essais pendant cinq ans.



Insigne du personnel aviateur du Service Garde-Côtes



L'Aérocommander 685 (Photo DGDDI)

Des avions Dornier sont achetés dès l'année 1969 et progressivement prennent du service au sein de trois brigades de surveillance aériennes créées à Mérignac, Lann-Bihoué et Hyères. Cependant ces avions ont des faiblesses et manquent de capacité Radar.



Dornier des douanes au Musée de l'Air  
Photo Collection Jean Paul Castanier,  
Officier Aérien au Bureau Aéronaval de Nantes

C'est avec l'achat à partir de 1978 de Cessna 404 Titan auprès de la société France Aviation, que débute une ère nouvelle. Deux moteurs de 375 CV, et un système de radar fiable font de cet avion un bon outil de surveillance maritime. Son successeur le Cessna F 406 (Reims Aviation) est considéré encore bien plus performant avec ses deux turbopropulseurs de 500 CV, un radar circulaire, et un système de navigation très élaboré. L'aéronavale douanière en comptera une douzaine.



Les observations aériennes vont désormais permettre un grand nombre de saisies. Aéronefs et vedettes travaillent désormais en binômes. Avec ces moyens aériens, la marine douanière a de nouveaux yeux au large - (Photo DGDDI)

Les hélicoptères « Alouette » sont remplacés par des Écureuils mono puis biturbines à partir de 1983. Le Havre devient le nouvel héliport douanier en 1984 pour la surveillance de la Manche.



Photo BSA Le Havre

Le développement de la circulation maritime, l'augmentation du gabarit des navires, en particulier celui des navires pétroliers, a accentué les risques de pollution marine aussi le comité interministériel de la mer de 1984, confie-t-il aux Douanes, la mise en œuvre de moyens aéroportés de télédétection des pollutions maritimes, une version POLMAR (Pollution Maritime) du F 406 est alors élaborée. Dans les années suivantes, deux POLMAR interviennent le long des côtes françaises comme à l'étranger avec pour mission de détecter les nappes, contrôler la diffusion de la pollution et guider les équipes d'intervention.



POLMAR 2 1989 (Photo Domalain Chef de la BSA MERIGNAC)

En 2009, les avions des douanes ont identifié 168 pollutions maritimes, soit 87% des observations nationales. Ce qui prouve, s'il le fallait, leur rentabilité.

Le savoir-faire en surveillance maritime des aviateurs des Douanes françaises, anciens pilotes militaires chevronnés pour la plupart, est apprécié partout en Europe notamment lors d'opérations internationales. Ce savoir s'exporte jusqu'aux Antilles (avec la création de la brigade de surveillance aéro-maritime du Lamentin en Guadeloupe), en Guyane, aux Açores, aux Canaries, à Saint-Pierre-et-Miquelon et même jusqu'en Namibie<sup>6</sup> pour des opérations ponctuelles.

### **La deuxième génération de vedettes garde-côtes en matériaux composites**

L'implantation géographique métropolitaine du service garde-côtes des Douanes reste en place jusqu'en 2005. Le grand changement dans les caractéristiques des unités maritimes réside dans l'abandon de la construction de coques en bois au profit de matériaux modernes composites fibre/résine. En ce qui concerne les machines, après quelques années difficiles liées à des tentatives malheureuses d'adaptation de moteurs hyperbares peu fiables, les vedettes garde-côtes de la deuxième génération sont dotées de puissants moteurs diesels, qui leur font gagner de la vitesse. Les moteurs *hydrojets* complètent la propulsion principale pour notamment simplifier les manœuvres. De 19 à 33 m, ces vedettes ont été principalement construites par la société Couach-Plascoa de Gujan-Mestras (Gironde).



*Noroît* vedette garde-côtes de la deuxième génération affectée à St Malo  
(Photo l'Emeraude St Malo)

6) Novembre 1994, en Namibie, une mission de coopération douanière française transfère au service de surveillance des pêches un avion français le Cessna 406 FZBEO et détache un petit groupe de pilotes des douanes françaises, des brigades de surveillance aériennes de Lann-Bihoué et Mérignac sous la direction de M. Jean-Paul Castanier, alors officier aérien au bureau aéronaval de Nantes.

Les Douanes renforcent leur dispositif outre-mer afin de suivre l'évolution de la contrebande maritime. Un nouveau patrouilleur de 32,70 m, 95 t de déplacement, l'*Arafenua* (DF48), rejoint Tahiti en 1993, avec l'assentiment et la participation financière des autorités tahitiennes.



*Arafenua* en Mission (Photo BGC Papeete)

Malheureusement le 1<sup>er</sup> juin 2004, la vedette s'échoue sur le récif de l'atoll de Tikei, à près de 600 kilomètres au nord-est de Tahiti. Il y avait une différence de 1800 m entre la position réelle de cet atoll, plus nord, et sa position estimée sur les cartes marines utilisées par le patrouilleur. 11 ans de carrière seulement en Polynésie Française ! Cette affectation pourtant tout à fait justifiée, n'a pas encore été renouvelée en 2022, malgré les demandes réitérées du gouvernement de la Polynésie Française.



*Arafenua* échoué sur l'Atoll de Tikei.  
(Photo Ministère de la Défense)

Les vedettes *Karina* (DF20), *Macari* (DF21) et *Sua Louiga* (DF24) sont déployées aux Antilles de 1991 à 1996 à Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, et à Saint-Martin. Dans ce dernier port, la vedette *Sua Louiga* travaille en binôme avec un intercepteur (DF 286) de 11 m, capable d'évoluer à grande vitesse afin de pouvoir contrer plus efficacement les expéditions de cocaïne.

### **L'adoption de nouveaux patrouilleurs et le dégraissage de la flottille**

En 2003, le directeur général, conscient des demandes répétées des représentants du personnel, opte pour un nouveau développement de patrouilleurs de haute-mer. La commande de deux nouveaux patrouilleurs est notifiée à la société SOCARENAM de Boulogne-sur-Mer, le 23 janvier 2006, à la suite d'un appel d'offres européen. Le *DF P1 Jacques Oudart Fourmentin* rentre en service à Boulogne-sur-mer, en juin 2007. Il porte un nouveau numéro de coque «DF P1», pour Douanes Françaises Patrouilleur 1 . Le *DF P2 Kermorvan*, un second bâtiment, le suit à Brest, en décembre 2007. Ces bâtiments de 43,40 mètres de long et large de 9 m, coque en acier, superstructures et passerelle en aluminium déplacent 412 tonnes à pleine charge, pour une vitesse maximale de seulement 18 nœuds, point faible de ce type de navire, qui doit compenser en partie sa faible vitesse par une annexe pneumatique rapide en l'occurrence de type Hurricane H920-10 pouvant transporter 10 agents et une autre de type SRMN 60...



*DFP2 Kermorvan* basé à Brest (Photo DGDDI)



Pour faire face aux restrictions budgétaires, l'arrivée de ces deux patrouilleurs entraîne la suppression d'une partie du parc naval (environ 40%). En 2009, la vedette *DF41 Avel Gwalarn* de Brest, avant-dernière vedette construite aux Chantiers navals de l'Estérel en 1984, fait l'objet d'une cession à la marine libanaise pour devenir *Al-Kalamoun*, troisième navire de guerre libanais en taille.



Vedette garde-côtes *DF 41 Avel Gwalarn* basée à Brest puis transférée à la Marine Libanaise (ici en 2004 ©photo Michel Floch)



Visite de Monsieur le Président de la République Jacques Chirac à Brest en 2003. Prise de photo avec l'équipage de la vedette DF41. Photo DGDDI

Un nouveau type d'hélicoptères est mis en service de juillet à septembre 2007 au Havre et à Hyères, pour permettre au service d'améliorer ses capacités opérationnelles de lutte contre la contrebande, mais aussi pour mieux assurer ses missions de service public telles que le sauvetage et la lutte contre la pollution. Les six hélicoptères Écureuil laissent la place à cinq hélicoptères Eurocopter EC 135, construits en Allemagne. Ces appareils (motorisation 2 GTM Turboméca Arrius 2B2 – turbine libre, vitesse maximale de 155 km/h) peuvent détecter, reconnaître et identifier des cibles maritimes, de jour comme de nuit et dans toutes les conditions.



Hélicoptère EC135 en patrouille maritime (Photo DGDDI)

Enfin en juin 2010, le ministre du Budget, annonce l'arrivée de 8 nouveaux avions de patrouille maritime, de type Beechcraft King Air 350 ER (conception américaine) qui remplacent progressivement à partir de 2011, les avions Cessna 406. Ce nouveau type d'appareil dispose d'un intéressant rayon d'action de près de 2300 miles nautiques. Finalement 7 seulement rentreront en service, après de violentes critiques de la Cour des Comptes qui reproche à l'administration une mauvaise gestion de la flottille maritime et aérienne.

### **Le parc actuel des garde-côtes**

Le Navire amiral de la flottille des douanes, le *Jean-François Deniau* (DF P3 L=53m) , a été financé par des crédits européens et baptisé le mardi 7 juillet 2015 à La Seyne-sur-Mer en présence du secrétaire d'État chargé du budget, Christian Eckert, la marraine du bâtiment étant la plus jeune des marraines de la flottille, Jeanne Deniau, 7 ans, petite-fille de l'ancien homme politique et écrivain français, Jean-

François Deniau décédé en 2007. Financé en grande partie par des fonds communautaires européens (Fonds Frontières Extérieures) le patrouilleur a été mis en service sous conditions de pouvoir être également employé au profit d'opérations coordonnées par l'Agence européenne FRONTEX.

Faisant suite au décret de création de la DNGCD (Direction Nationale Garde-côtes de la Douane) paru le 12 février 2019, la nouvelle direction (longtemps réclamée elle aussi par le personnel), a débuté ses activités le 1er juillet de la même année. Elle regroupe 894 fonctionnaires, dont 65 basés au Havre son siège. L'activité à la mer est initiée au sein de trois directions régionales garde-côtes (DRGC), chacune avec un bureau aéronaval (BAN) chargé de l'organisation et de la conduite des opérations aéronavales douanières en coordination avec les préfectures maritimes. Ces directions opèrent sur les façades maritimes *Antilles-Guyane*, *Manche-Mer du Nord-Atlantique* et Méditerranée. La direction de *Rouen* a été supprimée pour être rattachée à celle de *Nantes (Manche-Mer du Nord-Atlantique)*.

La flottille garde-côtes des Douanes regroupe aujourd'hui trois patrouilleurs hauturiers (deux de 43 m et un de 53 m), 17 vedettes garde-côtes, 7 avions et 7 hélicoptères. Pour la surveillance du littoral, on compte en 2021, 12 vedettes de surveillance rapprochée (de 7 à 14 m).



*DFP3 Jean-François Deniau* Navire amiral de la flottille basé à La Seyne sur Mer (Photo DGDDI)



Nouvelles vedettes OCEA Commandées en 2020 pour des livraisons en 2021, avec comme port d'attache respectivement : Kourou, Saint-Martin et Dunkerque. (Photo DGDDI)

## La lutte moderne contre la fraude en mer

Les pouvoirs des agents ont été considérablement élargis par la création d'une zone contiguë le 31 décembre 1987, par le droit d'intervention en haute mer au titre de la convention de Vienne de 1988<sup>7</sup>, et par le droit de visite des navires sans limitation de tonnage depuis 2001. Les contrebandiers utilisent beaucoup le vecteur maritime pour y privilégier l'acheminement de la drogue, des cigarettes, des armes, des contrefaçons, des candidats à l'immigration clandestine etc.. Ils ont l'imagination fertile et les moyens financiers de réaliser leurs expéditions, ainsi les marchandises de fraude sont-elles constamment dissimulées soigneusement à bord de navires de plaisance, de commerce, de pêche ou dans les conteneurs des lignes maritimes régulières, voire dans des cylindres (torpilles) fixés à la coque des navires, dans des colis immergés, et même à bord de sous-marins<sup>8</sup>. Il est vrai que dans sa nouvelle « San Carlos », Jules Verne a-t-il, il y a bien longtemps, imaginé que les fraudeurs puissent échapper aux douaniers en sous-marin, même dans un lac des Pyrénées-Orientales<sup>9</sup>.

- 7) L'article 17 de cette convention des Nations Unies a pour principal objectif de donner à un état demandeur les moyens juridiques d'exercer des pouvoirs de police sur un navire soupçonné de trafic de stupéfiants naviguant en haute mer, avec l'autorisation de l'état du pavillon.
- 8) Dans le lac Lugano, après guerre, la Guardia di Finanza italienne et les douanes suisses saisissent des sous-marins chargés de cigarettes alors qu'en Colombie en 1994 les policiers s'emparent d'un sous-marin en construction prévu pour acheminer de la drogue sur les États-Unis. d'autres sous-marins sont régulièrement saisis surtout en Amérique latine, certains très récemment.
- 9) *San Carlos* et autres récits inédits par Jules Verne, inédit révélé par le Cherche Midi Éditions en 1993. Le manuscrit appartient à la ville de Nantes.



Étonnant sous marin en provenance du Venezuela, saisi aux États Unis en juillet 2019, avec 18 tonnes de cocaïne et 420 kg de marijuana. Il était mis en œuvre par un équipage de 5 hommes. Photo US Coast Guard

Aussi le métier de marin des Douanes consiste-t-il en une tâche minutieuse, difficile voire périlleuse, donnant aux interceptions et aux fouilles de navires de fraude un caractère souvent inattendu, extraordinaire et spectaculaire. En voici quelques exemples :

- Il arrive que le navire fraudeur, s'apercevant qu'il est découvert par la douane qui lui donne la chasse, essaye de gagner le plus vite la haute mer, où la douane française n'a plus d'action sur lui. C'est ce qui arrive, le 25 mars 1905, au sloop *Flandre*, de la douane de Dunkerque. Voyant qu'un navire belge poursuivi va disparaître en haute mer, la patache Flandre met à l'eau une embarcation légère luttant de vitesse et manœuvrée par un patron, en charge de l'embarcation et armée d'agents de la brigade terrestre, qui rattrape le bateau. Les douaniers grimpent à l'abordage et font- non sans peine – l'équipage prisonnier. Dans les cales du sloop belge sont alors saisis 33 paquets de 60 kilos de tabac de Moravie.

Voir ci-dessous, comment le Petit Journal illustre cette histoire. On remarque à l'occasion l'exactitude du dessin, il y avait bien à bord des douaniers terrestres et maritimes. Rappelons que dans le passé, bon nombre de brigades des douanes du littoral ou des ports comportent un élément maritime de deux à

trois marins, pour la manœuvre des embarcations affectées à la brigade ou que les marins des pataches réalisent des opérations conjointes en mer, avec leurs collègues terrestres.



- En 1958, le patrouilleur des douanes françaises DF1 *Collin de Sussy* surprend la vedette *Amore* en transbordement de 3,5 tonnes de cigarettes blondes sur la gabarre *André Suzanne*.
- Le 1er mars 1972, la vedette garde-côtes DF22 *Siroco* arraisonne le langoustier *Caprice des Temps*, propriété de monsieur Boucan, ancien capitaine sur la *Route des Blondes*. Il vient alors d'appareiller de Nice avec 438 kilos d'héroïne, soigneusement camouflés dans la cale avant, sous une chape de béton. De la contrebande de cigarettes il est passé à celle de la drogue, la fameuse *French Connection*. Il est intercepté juste avant de s'enfuir hors des eaux territoriales françaises. Le navire est intercepté après des tirs de sommation et détourné sur Marseille où on trouve la drogue. C'est un record du monde de saisie d'héroïne ! Les arrestations qui suivent démantèlent une bonne partie de la French Connexion (voir article précédent de l'AIDF)
- Le caboteur « Agios Ioannis » est intercepté par le service garde-côtes au large d'Ouessant en 1974, avec la saisie record du monde de 90 tonnes de cigarettes.

- 12/8/1974 : Le caboteur panaméen Dani chargé de 68 tonnes de cigarettes, refuse de se laisser visiter par les vedettes DF3 de Brest et DF36 de Lorient au large d'Ouessant. La poursuite à vue dure plus de dix-sept heures elle est relayée par l'ensemble des chaînes radiophoniques françaises, car le Dani envoie des SOS. Il essuie 8 rafales de mitrailleuse 12/7 et ses cales prennent eau, avant qu'il ne consente enfin de stopper ses machines et à accepter les douaniers à son bord. Il sera finalement visité, saisi et dérouteré sur Brest.
- Nouveau refus d'obtempérer en 1981 du remorqueur *Sea Rover* transportant de la drogue, qui contraint la vedette de Boulogne, à engager la poursuite en faisant feu (11). Un patrouilleur réquisitionné de la Marine Nationale prête son concours, et tire lui aussi au but avant que le *Sea Rover* ne parvienne dans les eaux territoriales anglaises, pour consentir à se rendre à la vedette britannique *Swift*, basée à Portsmouth, non sans avoir préalablement tenté de jeter sa cargaison à la mer.
- Le caboteur *Eksund* dirigé par le Capitaine Adrian Opkins, un expert en contrebande d'armes de l'IRA (Irish Republican Army), est intercepté le 30 octobre 1987 sur la côte Nord-Bretagne, par la Vedette Garde-Côtes DF 36 de Lézardrieux dont l'équipage découvre 150 tonnes d'armes et de munitions destinées à l'IRA (Dont un millier d'AK 47 et deux tonnes d'explosifs SEMTEX). Ces explosifs, auraient pu entraîner l'explosion du navire à tout moment, car il y avait un dispositif de prévu.



***EKSUND* 30 octobre 1987 (Photo BGC Lézardrieux)**

- Dans la Manche, le 3 septembre 1988, le remorqueur hondurien *Salton Sea* refuse lui aussi d'obéir aux injonctions réglementaires d'arrêt de la vedette garde-côtes DF 38 de Boulogne. Il tente de l'éperonner et prendre la fuite dans les eaux anglaises. Avec le feu vert des autorités britanniques, la vedette de Boulogne le rattrape et le livre aux douaniers anglais qui découvrent à bord 10 tonnes de résine de cannabis. Un beau cadeau des douanes françaises.
- En 1988, l' *Indian Summer* un sloop chargé de drogue se saborde dans la Manche pour échapper à la vedette des douanes françaises qui va l'aborder.
- Au début des années 1990 la vedette « Bucefalo », repérée par un avion des douanes françaises, oppose une vive résistance aux douanes maritimes espagnoles, qui tirent à la mitrailleuse, en état de légitime défense. Il y aura 1 mort et un blessé chez les contrebandiers.
- Les ex-navires de servitude *Tamito* , *Rossinant* , *B Vandamme* sont arraisonnés dans les années 90 alors qu'ils transportent chacun dans des caches aménagées très élaborées, environ 10 tonnes de résine de cannabis !. Ils ont été détectés et suivis par des avions du service (BSA Mérignac et Lann Bihoué) avant d'être interceptés par des vedettes garde-côtes, dans les eaux territoriales françaises.



Détourné à Brest en 1994, par l'équipage de la vedette garde-côtes DF41 après son interception en mer, le remorqueur B Vandamme recèle 9, 5 tonnes de résine de cannabis, il est finalement coulé en mer (Océanisé) par un navire de la Marine Nationale le 7 août 2002, soit plus de huit ans plus tard, le temps de laisser la justice faire son travail. Photo Télégramme Brest

- En 1994, au large de la Corse, le *St Ange* une vedette à moteur de 16 mètres, chargée de drogue s'embrase spontanément lors de son contrôle par la vedette DF 18 *U Marinu* ; Ce procédé est assez récurant puisqu'il a eu lieu encore très récemment, au large de St Martin, le 20 juillet 2018, quand deux truands ont voulu faire ainsi disparaître 1 tonne cinq cent kilogrammes de cocaïne, pour



échapper à la vedette garde-côtes des douanes DF24 de St Martin qui les escorte en vue d'une visite approfondie.



**Les deux truands comptent faire disparaître la cocaïne dans l'incendie de leur voilier, en route sur St Martin. Photo Marine Nationale**

- Dans la Manche. le 16 février 1999, à bord du chalutier estonien *Nemo* 23 tonnes de résine de cannabis sont découvertes cachées sous du poisson congelé.
- En décembre 2015, on découvre à bord du « *Carib Palm* », arraisonné dans les eaux du Pas-de-Calais et en provenance des Caraïbes et de Colombie, 80 ballots de cocaïne d'une pureté exceptionnelle, d'environ 30 kg chacun pour une valeur estimée à 75 millions d'euros. Il s'agit d'une grosse filière de contrebande dirigée par un turc.



***Carib Palm*, pavillon Moldave, arraisonné avec 2 tonnes 300 de cocaïne (Photo DGDDI)**

## Surveillance des frontières externes de la Communauté économique européenne :

- Les agents des douanes françaises participent aujourd'hui directement aux efforts de surveillance de l'espace maritime européen. Du 18 Octobre au 18 Décembre 2018, positionné à Chios en Grèce, le *Jean-François Deniau DFP3* effectue des patrouilles quotidiennes en mer Egée, à proximité de la frontière maritime avec la Turquie, en liaison avec FRONTEX. Près de 1000 heures de patrouille en mer au total. Sept opérations de sauvetage en mer suite du repérage d'embarcations pneumatiques précaires en provenance de Turquie, permettent de porter assistance à 283 personnes, 158 hommes, 45 femmes, 77 enfants et 3 bébés. Tous sont ramenés sains et saufs avant d'être remis aux autorités grecques, deux personnes en hypothermie sont toutefois prises en charge par une équipe médicale après avoir reçu les premiers soins à bord. La grande majorité des personnes secourues sont des citoyens palestiniens et irakiens. D'autres personnes de nationalités afghane, égyptienne, indonésienne, koweïtienne, syrienne ainsi que yéménite figurent également parmi les personnes secourues,



Transfert des personnes secourues, de leur embarcation de fortune à l'annexe semi-rigide du DFP3  
(Photo PGC Jean-François Deniau)

- D'autres moyens, en 2018 sont également sollicités pour ce type de mission (protection des frontières extérieures de l'UE). C'est le cas, entre mai et décembre, pour des missions de reconnaissance aérienne par avion Beechcraft armé par la brigade de surveillance aérienne d'Hyères et celle de Lann- Bihoué. L'avion en service étant déployé à Kalamata (Grèce). Une équipe terrestre a par

ailleurs séjourné aussi à Chios et la vedette garde-côtes DF33 de Nice a été basée à Trapani, en Italie.

Ainsi les marins des douanes remplissent aujourd'hui des missions de service public très variées : Protection des frontières extérieures incluant le contrôle de l'immigration, le sauvetage, la lutte contre toutes sortes d'activités criminelles y compris la détection et la lutte contre les stupéfiants et les trafics d'armes, la détection et le suivi de la pollution, le contrôle des pêches, la protection du patrimoine archéologique sous-marin, la police de la navigation, la sécurité et la sûreté à la mer, la surveillance maritime dans le cadre de la défense du territoire.

En dehors de ces missions diverses, certains sont parfois sélectionnés individuellement pour des missions d'observateur, d'expert ou d'instructeur à l'étranger, au profit d'organisations internationales comme l'Organisation Mondiale des Douanes, l'Office des Nations-Unies contre la Drogue et le Crime, l'Office pour la Sécurité et la Coopération en Europe, Frontex, la Banque Mondiale, l'Union Européenne etc.. Leurs histoires personnelles font tout à fait partie de la grande histoire des douanes car il existe désormais une internationalisation des méthodes et des techniques douanières pour que la lutte contre l'activité criminelle transfrontalière puisse être beaucoup plus efficace de par le monde entier. Il s'agit là d'une solidarité interservices nouvelle qui prouve qu'en ce qui concerne la flottille douanière, l'avenir a encore de beaux jours devant elle.



Au centre de la photo, l'auteur Serge Rinkel, à l'issue d'une fouille positive d'un navire à Durban, avec un agent et le Directeur Régional de la Police Sud-Africaine du Kwazulu-Natal. Il s'agit d'une mission de lutte contre la drogue dans le cadre du projet ONUDC-OMD des Ports de l'Afrique Orientale et Australe, projet qui a duré 8 ans (1998-2005) avec un détachement de 3 à 4 mois par an pour cet agent à Djibouti, au Kenya, en Tanzanie, au Mozambique, en Afrique du Sud et à l'île Maurice ; Bilan du projet : 177 tonnes de stupéfiants et 53 conteneurs saisis

Rendons ici également hommage à la contribution de la Marine Nationale, de la Gendarmerie et des Affaires Maritimes, qui concourent à la surveillance générale de nos côtes, ce qu'on appelle aujourd'hui : l'Action de l'État en Mer.



La générale, commandant la Gendarmerie Maritime, visitant le patrouilleur Jasmin à Papeete, le 7 juin 2015  
(Photo Gendarmerie Nationale / la Dépêche de Tahiti)

Enfin, Il convient de mentionner ici la participation de marins des douanes aux aventures de la goélette Tara, au départ de Lorient en 2009. Le voilier accueille à son bord des équipes de scientifiques menant des études océanographiques sur le plancton, le réchauffement climatique et ses conséquences sur la biologie marine dans le monde. La flottille a détaché des chefs de quart à bord.



La Goélette *Tara*, L=36 m est le plus grand dériveur polaire du monde. Il est conçu pour résister à la compression des glaces en mouvement et aux très basses températures.

Parfaitement intégrés dans le monde des gens de mer où ils ont su largement mériter leur place, les marins des douanes ont un métier captivant qui n'est pourtant pas sans risques, on le sait bien. Intercepter les navires, les contrôler, les fouiller, inspecter les coques, faire des prisonniers en haute-mer, détourner vers les ports ceux qui transportent de l'illicite mais aussi participer constamment au sauvetage de tous ceux qui sont en danger, remorquer les bateaux qui ne sont plus maîtres de leur manœuvre, aider et renseigner tous ceux qui fréquentent la mer, surveiller les routes et les rails de navigation, les chenaux d'accès aux ports et les zones sensibles, collecter du renseignement et rechercher des navires suspects : on peut compter sur les douaniers à la mer qui répondent toujours présents et qui contribuent largement à la sécurité et à la sûreté extérieures de la communauté européenne. Notons que dans ce métier, ce qui prime avant tout, c'est la passion de la mer et du monde maritime que ces marins partagent.

Loués pour leur courage ou parfois pour leur intrépidité et souvent mis à l'honneur par les autorités, les douaniers font quelques fois figures de héros pour un public avide d'extraordinaire, de sensationnel et d'émotionnel.

Aussi n'est-il pas étonnant que l'on puisse leur rendre hommage, dans la légende bretonne, en voici un bref récit :

« Quand il y a des naufrages dans la baie de Douarnenez, la mer transporte les noyés dans la grotte de l'Autel, près de Morgat. Leurs âmes séjournent en ce lieu pendant huit jours, avant de partir définitivement pour l'autre monde. Malheur à qui trouble leur pénitence, en s'aventurant dans la grotte durant ces huit jours ! Il y périt de male mort.

Un brick anglais fait côte sur les rochers de Beg Ar Gador (La Pointe de la Chaise, environs de Morgat). Equipage et passagers sont engloutis.

Le lendemain du sinistre, des marins, passant devant l'ouverture de la grotte de l'Autel, entendent des cris de détresse qui viennent de l'intérieur. "Ce sont les noyés" pensent-ils, et ils se signent, mais pour s'éloigner au plus vite.

A quelque distance, ils rencontrent un douanier de service, à qui ils font part de la chose. Le douanier saute incontinent dans une barque, et malgré les protestations indignées des marins, il pénètre dans la grotte.

Il y trouve une jeune anglaise cramponnée au rocher en forme d'autel, d'où la grotte a pris son nom.

L'histoire se termine en idylle. La jolie naufragée, épouse dit-on, son sauveur. (\*) »