

Politique maritime

Europe et sécurité maritime

Francis Vallat

Président de l'Institut Français de la Mer

En mars à Brest s'est tenu un large débat sur la sécurité maritime dont Jacques Grossi, président du Comité local de l'Institut Français de la Mer du Finistère, était la cheville ouvrière. À cette occasion, Francis Vallat au nom de l'Institut a fait la déclaration introductive suivante.

Il y a un peu plus d'un an, quelques jours après le naufrage du *Ievoli Sun*, Brest était déjà la capitale d'un débat animé réunissant - autour de nombreux hauts représentants des régions maritimes périphériques d'Europe - beaucoup de citoyens, de responsables politiques et parlementaires nationaux ou européens, de professionnels et d'amoureux de la mer.

Face à l'inacceptable, et au comportement crapuleux de l'armateur de l'Erika toujours en tenue camouflée, l'atmosphère était à la sévérité, mais aussi au découragement ou à la révolte. Il était donc difficile pour beaucoup de croire, et encore plus pour d'autres de convaincre que les deux catastrophes ayant successivement souillé nos eaux, nos côtes, et détruit notre faune étaient en fait une chance pour la protection future des mers.

Aujourd'hui les responsables bretons et brestois, par la cohérence de leur démarche, par leur volonté farouche de traiter et faire traiter la forme et le fond de la problématique « *Europe et sécurité maritime* », par le choix judicieux d'experts engagés au plus haut niveau tant à la Commission européenne que dans la chaîne des acteurs du transport ou dans les associations compétentes, ne se découragent pas et nous donnent l'occasion de faire un point complet de la situation et de son devenir.

En ce qui me concerne, et en guise d'introduction à cette discussion sur l'Europe et sur la permanence du combat pour les mers propres, je souhaiterais seulement souligner quelques-uns des points qui me paraissent les plus importants :

- Poussée par la France qui - il faut savoir le reconnaître - s'est bien battue sur le front de la sécurité maritime, l'Europe, sous la houlette ferme et convaincue de la commissaire aux transports Loyola de Palacio, a su faire les bons choix de méthode. En effet d'une part, elle a choisi de *pousser* efficacement à l'adoption de règles universelles et strictes au niveau de l'Organisation maritime internationale, résistant ainsi à la tentation de légiférer unilatéralement de manière complexe et finalement dangereuse, et d'autre part, elle a obtenu la mise en œuvre - par des pressions déterminées et positives - de mesures appropriées et exceptionnellement accélérées par rapport aux délais de travail habituels de l'OMI.

- De même, et c'est sans doute le plus important, elle ne s'est pas trompée de cible en se donnant la facilité d'accuser l'OMI de tous les maux. Elle a au contraire *visé juste* en actant le fait que le principal enjeu n'était pas et n'est pas la multiplication des règles (même si elle a

avec raison voulu que soient renforcées certaines d'entre elles, par exemple celles concernant les navires anciens), mais bien plutôt leur application effective. Elle a donc tenu compte avec lucidité et efficacité de la répartition des rôles de chacun. À l'OMI d'édicter de bonnes conventions (ce qu'elle fait en général), aux États souverains, ou aux ensembles régionaux tels que l'Union européenne de les faire rentrer dans leur droit positif et surtout de les faire respecter car ils sont seuls à disposer des pouvoirs de police et de justice nécessaires.

- Elle a pris ses responsabilités et forcé les États européens à commencer à prendre les leurs en démontrant ainsi que, contrairement à une idée fautive mais largement répandue, ce ne sont pas les pays complaisants qui *font la loi* à l'OMI (c'est en effet l'inverse, d'une part car ce sont *nos pays* qui élaborent ou font élaborer les textes, quelles que soient les majorités théoriques, d'autre part car les pays complaisants *votent tout*, y compris le plus contraignant, se faisant ainsi à bon compte une virginité puisque, de toutes façons, ils n'ont ni les moyens ni la volonté de contrôler leur application sous leur pavillon).

- Ce faisant, il est enfin apparu clairement que les pays développés - dont au surplus beaucoup de navires battent pavillon de libre immatriculation, ce qui suppose une forte possibilité d'influence sur les autorités libériennes, panaméenne, bahaméenne ou autres - ont eu une responsabilité lourde, voire complice ou alors suicidaire, dans le processus de laxisme des dernières décades. Ne serait-ce que parce qu'ils ont fermé les yeux hypocritement sur la ratification de conventions par des États dont ils savaient pertinemment qu'ils ne respecteraient pas leurs engagements.

- Au titre des réalisations les plus significatives et les plus positives de l'UE, incluses dans les *paquets Erika I et Erika II*, il faut absolument saluer et soutenir l'initiative de création de l'Agence européenne de Sécurité maritime (AESM), qui est à mon sens une étape majeure pour la sécurité maritime dans les eaux européennes. De fait il s'agit de bien plus que d'un succédané de *garde-côtes* européenne (qui de toutes façons n'est ni la solution forcément adaptée, ni une voie envisageable avant des décennies en l'absence d'une véritable Europe fédérale).

Tout le monde sait bien en effet que l'harmonisation de comportement entre les différents pays maritimes de l'Union européenne est l'une des clefs essentielles de la sécurité. Or l'AESM dont l'Institut Français de la Mer a été à la fois le pionnier, le chantre et le vigilant promoteur à Paris comme à Bruxelles, a bien été conçue pour être l'instrument privilégié des *quatre harmonisations* indispensables à la sécurité maritime : harmonisations des règles, de l'application des règles, du contrôle de l'application et enfin des sanctions (dans le sens de leur alourdissement). Alors bien sûr on peut tout à fait dire que ce qui a été décidé à ce jour est encore insuffisant, essentiellement du fait des nécessaires transferts de souveraineté qui prendront encore quelques années, mais il n'en reste pas moins que ce qui a été déjà mis en place est très important et fera vite la preuve de son efficacité.

Reste maintenant à essayer d'assurer la localisation du siège de l'Agence sur notre territoire... La France a assez payé le fait d'être l'épicentre des trafics maritimes européens pour être choisie, sans compter la part qu'elle a prise aux étapes déjà réalisées depuis le *mémorandum de Paris*.

- Il est un écueil qu'il faudra éviter à l'avenir, surtout qu'il relève de la seule vraie faiblesse que l'on peut noter dans les mesures mises en œuvre par l'Union européenne à la suite du

nauffrage de l'Erika. Il s'agit de la naïveté qui consiste à se fier avant tout à des règles dites objectives. *Double-coque* (hélas très contestable sur le plan de la sécurité, même si cette exigence a permis et permettra un rajeunissement indéniable de la flotte pétrolière), *limitation de l'âge des navires* (même si l'on trouve effectivement plus d'armateurs spéculateurs moins soucieux de l'entretien dans ce créneau), sont par exemple deux règles qui peuvent être perverses dans la mesure où elles ne s'intéressent pas à la qualité de comportement de l'opérateur, de l'armateur. Or c'est effectivement ce dernier qui, quoi qu'on en dise, est le premier responsable de l'aventure maritime et qui doit être contrôlé avant tout. Démonstration : un navire de douze ans mal entretenu, ce qui risque d'être le cas si son propriétaire véreux sait qu'il est bon pour la casse à 15 ans, sera toujours plus dangereux qu'un navire de 20 ans bien armé et bien maintenu. De même un simple-coque âgé, à ballasts séparés défensifs, correctement entretenu, sera infiniment plus fiable qu'un double-coque insuffisamment suivi, et ainsi de suite... Enfin un dégazage sauvage sera toujours plus polluant qu'une fuite accidentelle.

Ce qui importe donc avant tout est de contrôler la qualité de l'opérateur, ce qui peut se faire en contrôlant sévèrement l'application du code ISM (International Safety Management) à titre d'exemple ou encore en punissant lourdement les dégazeurs, armateurs autant que capitaines. Ceci n'est pas assez souligné.

Mais le plus important reste malgré tout que, grâce entre autres à l'Erika et à ses conséquences désastreuses, les progrès du combat pour la qualité paraissent irréversibles. Certes, il faudra encore plusieurs années avant que la sécurité atteigne un niveau optimal qui puisse être maintenu ! Bien sûr il faut aussi dire et répéter que le risque zéro est une chimère (raison de plus pour ne pas transiger !) mais il n'empêche que « *c'est parti !* ».

C'est même suffisamment bien parti pour que le terrorisme intellectuel ait changé de camp, c'est-à-dire pour que depuis quelques années, ce soit les *combattants de la qualité* qui prennent la parole (et non plus systématiquement ceux du moindre coût) même si naturellement cela n'est pas toujours sans hypocrisie. Mais nous sommes manifestement dans un domaine où, plus qu'ailleurs et comme le disait La Rochefoucauld « *l'hypocrisie est un hommage que le vice rend à la vertu.* »

Tout cela ne trompe pas et est fort encourageant, tellement même que j'étais convaincu - jusqu'à il y a peu - que la complaisance gagnerait, et cela me désespérait, alors que je le suis maintenant que **c'est la complaisance qui perdra la guerre**, même si les bons opérateurs ne sont pas encore totalement à l'abri de quelques batailles.

Tout cela beaucoup grâce à l'Europe...