

## SOMMAIRE

Pages

<b>AVIS adopté par le Conseil économique et social au cours de sa séance du 5 décembre 2000.....</b>	<b>1</b>
<b>I - LE CONSTAT.....</b>	<b>5</b>
A - LE TRAITEMENT DES CONSÉQUENCES DE LA CATASTROPHE .....	5
1. Le pompage et le nettoyage .....	5
2. Les dommages économiques et écologiques .....	5
3. L'estimation et la prise en charge des coûts .....	6
B - LE TRAITEMENT DES CAUSES.....	6
1. Prises de position et documents publiés .....	6
2. Décisions prises et actions engagées .....	7
<b>II - QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LE CONSTAT .....</b>	<b>11</b>
A - UN IMPACT ET DES COÛTS CONSIDÉRABLES.....	11
B - UNE PRISE DE CONSCIENCE ET DES ACTIONS DE PRÉVENTION ENGAGÉES .....	12
C - UN BESOIN DE SUIVI ET D'ACCÉLÉRATION DES RYTHMES.....	12
D - VISER UNE VÉRITABLE RÉORGANISATION DU TRANSPORT MARITIME DES MATIÈRES DANGEREUSES.....	13
<b>III - LE CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL PROPOSE .....</b>	<b>13</b>
A - DES MESURES IMMÉDIATES FACE AUX URGENCES .....	13
B - DES INITIATIVES SOUTENUES POUR CONSTRUIRE UN NOUVEAU PAYSAGE DU TRANSPORT MARITIME.....	15
<b>ANNEXE A L'AVIS.....</b>	<b>19</b>
SCRUTIN.....	19
DÉCLARATIONS DES GROUPES.....	21

## **AVIS**

**adopté par le Conseil économique et social  
au cours de sa séance du 5 décembre 2000**



Par décision en date du 10 octobre 2000, le bureau du Conseil économique et social a décidé de la préparation d'un projet d'avis de suite sur « les causes et les conséquences du naufrage du pétrolier *Erika* : un an après »<sup>1</sup>.

La préparation du projet d'avis a été confiée à un groupe de travail ad-hoc réunissant les rapporteurs initiaux de l'avis voté par le Conseil économique et social le 29 mars 2000.

M. Charles Fiterman a été désigné rapporteur général du groupe ad-hoc.

De nombreux spécialistes et responsables du sujet ont été consultés. Le Conseil économique et social les remercie pour leur aide et apports.

\*  
\*       \*

Dans les jours qui ont suivi le naufrage au large de la pointe de Penmarch en Bretagne, du pétrolier *Erika*, le Conseil économique et social, mesurant la gravité de l'événement et l'émotion suscitée, s'est saisi du dossier. Il a décidé de procéder à une analyse approfondie des différents aspects des problèmes posés et d'en dégager des propositions concrètes. Il l'a fait sous la forme d'un avis en quatre parties, traitant de l'état des navires transportant des matières dangereuses, de leur normalisation et certification, des conditions de sécurité du transport maritime, des moyens de prévention et de lutte contre les « marées noires » ainsi que des conditions d'emploi et de travail des marins de la marine marchande. L'avis a été adopté à l'unanimité en assemblée plénière le 29 mars 2000 en même temps qu'a été prise la décision d'un suivi du dossier, avec un nouvel examen un an après le naufrage, en décembre 2000.

Le naufrage du chimiquier *Ievoli Sun*, sans en tirer des conclusions définitives que l'enquête engagée permettra d'établir, confirme de façon brutale le bien-fondé des analyses effectuées et des propositions faites par le Conseil économique et social.

Le présent avis résulte de ce nouvel examen de l'état de la situation de la sécurité maritime. Il ne reprend pas l'ensemble des éléments contenus dans l'avis déjà adopté, qui conservent toute leur validité. Il a pour objet :

- de dresser un constat objectif bref mais aussi précis que le permettent l'évolution constante des processus de décision et de mises en œuvre en cours, et la diversité des organismes concernés ;
- de porter appréciation sur ces évolutions ;
- de reformuler les propositions de mesures qu'appellent, selon nous, l'urgence de faire face à certains risques et la nécessité de poursuivre un effort prolongé de réorientation de logiques déterminantes du fonctionnement actuel du transport maritime et notamment celui des produits dangereux.

\*  
\*       \*

---

<sup>1</sup> L'ensemble du projet d'avis a été adopté à l'unanimité, au scrutin public, par 97 voix (voir le résultat de ce scrutin en annexe).



## I - LE CONSTAT

### A - LE TRAITEMENT DES CONSÉQUENCES DE LA CATASTROPHE

#### 1. Le pompage et le nettoyage

Le pompage principal est intervenu en juillet 2000, la finition ayant duré jusqu'à fin août. Au total, l'ensemble des opérations, depuis les travaux de reconnaissance jusqu'à l'évacuation du chantier a duré près de neuf mois. Elles ont mobilisé d'importants moyens techniques. 11 245 tonnes de fioul ont été pompées, ce qui veut dire que près de 20 000 tonnes se sont répandues dans la mer.

Le fioul pompé a été dirigé sur la raffinerie de Normandie à Gonfreville-L'Orcher pour y être traité.

Le nettoyage du littoral souillé se poursuit depuis décembre 1999 et n'est pas terminé, les fortes marées ramenant du fioul sur les plages, sans compter les rejets délibérés opérés en mer par des « bateaux-vandales ». Plus de 60 000 oiseaux ont été « mazoutés ». Au total, les opérations de nettoyage ont mobilisé directement plus de 5 000 personnes ; 300 sont encore au travail. 200 000 tonnes de déchets pollués ont été récupérées, collectées dans trente-trois sites de stockage intermédiaires, avant d'être dirigées vers quatre sites de stockages lourds pour être traitées à la raffinerie de Donges.

#### 2. Les dommages économiques et écologiques

Une estimation d'ensemble n'est pas encore possible.

Au niveau économique, les filières des produits de la mer ont subi des préjudices. Vingt-trois sites conchylicoles, soit 1 000 hectares de concessions, ont été fermés pour des durées de plusieurs mois. La chaîne des contrôles effectués aux différents stades des filières, associant les professionnels et les administrations concernés, a permis une gestion efficace du risque. Une veille reste d'ailleurs maintenue au moins jusqu'à fin 2000. Les producteurs de sel ont enregistré aussi des pertes, ayant soit renoncé à la récolte 2000, soit l'ayant retardée avec des résultats bien moindres. Il faut noter qu'un préjudice important a résulté de la détérioration de l'image des produits de la mer, subie dans toutes les zones de production, atteintes ou non par la marée noire.

Le tourisme a connu les mêmes effets négatifs. Une estimation partielle conduit à chiffrer entre 15 et 30 % la perte de recettes des différentes structures d'accueil pour juillet-août.

Sur le plan écologique, les conséquences sur les écosystèmes sont en cours d'évaluation. Au-delà d'une pollution immédiate due à la marée noire, un risque de pollution secondaire peut être à redouter concernant les lieux de stockage intermédiaire des déchets de dépollution des côtes, dont l'implantation, afin de répondre à l'urgence, n'est pas exempte de conséquences sur le milieu environnant, notamment les rivières, les nappes phréatiques et les terres agricoles. La catastrophe souligne le besoin d'un renforcement des outils d'analyse et d'évaluation.

### **3. L'estimation et la prise en charge des coûts**

Il est trop tôt pour dresser un bilan complet. Quelques indications, rapides mais significatives, peuvent cependant être données.

Les armées ont mobilisé jusqu'à sept navires, 1 200 hommes, et avec les différents services publics de l'Etat et les collectivités territoriales, d'importants moyens, dont le coût est estimé à plus de 200 MF.

Les crédits affectés aux Plans Polmar, pour les opérations effectuées ou en cours sont chiffrés à près de 900 MF.

Total-Fina-Elf annonce de son côté qu'elle devra consacrer au minimum 850 MF aux opérations diverses auxquelles elle participe.

A titre indicatif, le Conseil général de Loire-Atlantique a constaté que la baisse de fréquentation touristique a atteint 18 % en juillet-août sur l'ensemble du département, ce qui représente un manque à gagner de 800 MF.

Pour ce qui concerne l'agriculture et la pêche, le total des demandes d'indemnisation s'élevait fin octobre à 123 MF. Il se monte à 300 MF si on ajoute les dossiers liés au tourisme et à des dommages divers.

Il est clair que l'impact financier global de cette catastrophe dépasse déjà très largement les plafonds d'indemnisation prévus par les conventions CLC (armateurs) et FIPOL. Même si Total-Fina-Elf assume une partie des coûts, l'ensemble des dégâts économiques et environnementaux ne serait pas couvert. C'est d'ailleurs pourquoi le FIPOL ne prévoit qu'une indemnisation à 50 % des dégâts évalués par ses propres services, de façon plutôt restrictive, et avec des délais dont la longueur explique le faible niveau des paiements déjà effectués. A moins que les tribunaux établissent des responsabilités et fixent des indemnisations supérieures, et il faudra du temps pour le savoir, c'est donc la collectivité publique dans son ensemble qui sera contrainte d'assumer l'essentiel des coûts. L'Etat a d'ailleurs, conformément à l'engagement du Premier ministre, commencé à compléter les indemnisations insuffisantes du FIPOL pour les dommages économiques tandis que les collectivités territoriales ont pris à leur charge de nombreuses prestations.

## **B - LE TRAITEMENT DES CAUSES**

### **1. Prises de position et documents publiés**

En raison même de l'émotion de l'opinion publique, la catastrophe a donné lieu à un très grand nombre de prises de position, d'analyses et d'initiatives venant des institutions, des assemblées élues, des organismes concernés, des organisations professionnelles et des associations les plus diverses. De nombreuses mesures sont en cours d'application ou d'élaboration.

Parmi les documents, outre l'avis du Conseil économique et social, on peut citer :

- un rapport d'une commission de l'Assemblée nationale présidée par M. Daniel Paul, dont l'analyse et les conclusions sont assez proches de celles du Conseil économique et social ;

- un rapport de la mission d'information du Sénat qui consacre beaucoup de place aux difficultés qu'il y a à sortir du *statu quo*, sauf en ce qui concerne l'accroissement des moyens de l'Etat français ;
- un rapport « Hamon-Dubois » sur l'avenir de la flotte de commerce française ;
- différentes publications des collectivités territoriales concernées et des Conseils économiques et sociaux régionaux ;
- des textes venant des organisations syndicales, en particulier une plaquette de la CGT qui réaffirme et complète les propositions de cette centrale, une déclaration argumentée de la FETS-FO et un numéro de « CFDT-magazine » ; un dossier rendu public par l'UNSA et sa Fédération des marins pêcheurs ;
- différents rapports et avis qui ont pour objet de traiter de l'action à conduire à l'échelle de l'Union européenne dans différents domaines ayant rapport avec la sécurité maritime : rapport K.MM. Peijs au Parlement européen ; avis du Comité économique et social européen ; rapport Bouwman au Parlement européen sur les installations portuaires de réception des déchets ; rapport de M. Alain Barrau pour la délégation parlementaire française à l'Union européenne, etc.

Outre les différentes prises de position du Président de la République et du Premier ministre, le gouvernement a tenu le 15 février 2000 une réunion ministérielle consacrée à la sécurité maritime et convoqué deux réunions du Comité interministériel de la mer en février et juin. Il a adressé en février trois mémorandums à la Commission européenne, à l'Organisation maritime internationale (OMI) et au FIPOL, contenant des propositions détaillées. La sécurité maritime a été placée parmi les priorités de la Présidence française de l'Union européenne au deuxième semestre 2000.

En ce qui la concerne, la Commission européenne a élaboré dès le mois de mars un programme de travail en deux « paquets » dont l'ampleur mérite d'être soulignée. Le premier de ceux-ci a été adressé, sous la forme de deux propositions de directives et d'une proposition de règlement au Conseil des ministres et au Parlement européen pour approbation. Le second est finalisé en novembre avec trois autres directives.

De son côté, malgré les pesanteurs qu'on lui connaît, l'OMI a quelque peu bousculé son calendrier de travail et mis en place différents groupes chargés de présenter des propositions en vue de réunions s'échelonnant sur 2000 et 2001.

L'association des sociétés de classification les plus importantes (IACS) a décidé de renforcer ses contrôles, sans que l'on sache précisément de quelle façon.

## **2. Décisions prises et actions engagées**

L'année 2000 est, pour les institutions et organismes disposant de pouvoirs en matière de sécurité maritime, une phase de prises de décisions, d'engagements des processus nécessaires, d'approbation et de mise en place de premiers moyens nouveaux d'application. Un point provisoire et non exhaustif de cette activité peut être fait.



## 2.1. Au niveau national

### a) Les mesures gouvernementales

Prises au cours des différentes réunions interministérielles, elles s'orientent selon quatre axes :

- amélioration des moyens d'action de l'Etat en mer (effectifs et formation des inspecteurs de sécurité des navires et des inspecteurs du travail maritime, effectifs des officiers de port, balisage, remorqueurs d'intervention en haute mer, hélicoptères, navire de lutte antipollution, avions de détection, centres de surveillance, installations de réception des déchets dans les ports, zone de protection écologique en Méditerranée) ;
- amélioration de l'organisation du dispositif de prévention et de lutte, pour laquelle un groupe de réflexion a été mis en place ;
- soutien au pavillon français, pour en faire une alternative crédible aux pavillons de complaisance ;
- poursuite de la politique de dynamisation de la filière portuaire en abordant les questions relatives à la desserte des ports, au cabotage maritime, à l'accueil et à la valorisation de la marchandise, à la compétitivité de la place portuaire et à la coopération interportuaire.

Ces orientations trouvent une première traduction dans le projet de budget 2001. C'est ainsi que les moyens d'engagement au titre de la sécurité maritime passent de 92,25 à 148 MF, soit une progression de 60,42 %. Ils permettent d'engager l'acquisition d'un second patrouilleur de haute mer, de disposer de baliseurs neufs, d'acquérir des matériels de nouvelle génération (bouées, balises radar, installation DGPS). De son côté la marine nationale disposera d'un remorqueur supplémentaire d'intervention, d'un nouvel hélicoptère de type *Dauphin*, d'un navire spécialisé en matière de dépollution. Les douanes auront un nouvel avion d'intervention basé à Lorient et un avion rénové basé à Hyères. Les crédits destinés à l'aménagement des ports sont relevés de 10,3 %. Les moyens du CEDRE sont accrus de 10,2 MF.

L'effort porte aussi sur l'emploi et la formation. En ce qui concerne les inspecteurs de la sécurité maritime, seize postes sont créés en 2001, auxquels s'ajouteront huit emplois contractuels d'anciens officiers de marine expérimentés. Seize autres postes doivent être créés en 2002 et dix-huit en 2003, ce qui conduira à un doublement sur trois ans. Par ailleurs, vingt-cinq postes budgétaires nouveaux sont affectés aux CROSS dont les crédits d'équipement passent de 20 à 35 MF.

Dix emplois d'inspecteurs du travail maritime sont créés, venant s'ajouter aux douze déjà mis en place pour permettre le démarrage de ce nouveau service. Dix autres sont prévus chaque année en 2002 et 2003. A ce propos, il convient de noter deux autres décisions prises : la ratification rapide par la France de cinq conventions récentes de l'OIT et la modernisation des conditions sociales du pavillon TAAF applicables aux marins étrangers non ressortissants de l'Union européenne.

Les dispositions budgétaires se conjuguent avec différentes décisions ou projets de textes d'ordre réglementaire ou administratif, par exemple : une instruction ministérielle concernant l'accueil des navires en difficulté dans les ports ; un projet de loi relatif à la réforme de la police portuaire, intégrant des mesures concernant la réception des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires, dans le cadre du projet de directive européenne adopté le 6 septembre 2000 ; un arrêté sur le transport et la manutention des marchandises dangereuses ; un projet de loi sanctionnant plus sévèrement les rejets polluants en mer.

Une concertation est engagée sur un décret et plusieurs arrêtés portant sur :

- l'extension de conventions collectives aux TAAF ;
- le contrat de travail des marins ;
- des dispositions relatives à la durée du travail, aux repos et aux congés ;
- les salaires minima ;
- les conditions éventuelles de rapatriement.

Le Conseil économique et social apprécie que soit amorcé le rapprochement des conditions de travail et de rémunération de tous les marins embarqués sous pavillon français. Par ailleurs, la France va participer à la création d'une zone de protection écologique en Méditerranée. Elle va ratifier (avec retard) les amendements et protocoles de la convention de Barcelone.

#### *b) Les suites de la Charte signée par les opérateurs*

Une Charte a été signée en février dernier par les différents opérateurs du transport des produits pétroliers. On ne connaît pas de dispositif spécifique de suivi de son application. Sollicités par nos soins, trois opérateurs concernés - Total-Fina-Elf, Shell et BP France - ont répondu que leurs groupes ont durci leurs règles internes de sélection et de contrôle des navires affrétés. Total-Fina-Elf a fourni des indications détaillées sur son activité. L'Union française des importateurs indépendants regrette de ne pas disposer d'indications sur les navires qui transportent les produits que ses adhérents distribuent sur le territoire français. Les trois autres opérateurs n'ont pas répondu. Remarquons que la même démarche entreprise par la Commission européenne au niveau international n'a connu aucune suite.

On peut observer que les taux de fret ont été multipliés par deux depuis un an, relèvement qui doit sans doute à l'augmentation du prix du pétrole brut mais aussi à cette plus grande prudence des compagnies pétrolières dans le choix des bateaux affrétés.

#### *c) Les organisations professionnelles, syndicales et associations*

Il faut enfin remarquer que les organisations professionnelles, syndicales et associations se sont impliquées fortement dans le traitement des suites de la catastrophe et entendent continuer à le faire en se dotant de quelques moyens. Leur présence et leur action ne peuvent plus être ignorées.

## 2.2. *Au niveau international*

### a) L'Union européenne

La Commission européenne a présenté dès le mois de mars deux projets de directives et un projet de règlement dont l'application devrait marquer une nette amélioration des conditions de la sécurité maritime. Il s'agit de l'interdiction progressive des bateaux à simple coque selon un calendrier calqué sur celui des Etats-Unis ; d'un renforcement du contrôle des sociétés de classification avec un véritable agrément européen et une échelle de sanctions allant jusqu'à la suspension en cas de faute grave ; un renforcement des contrôles dans les ports européens pour les navires à risque dont les pétroliers de plus de quinze ans qui seraient soumis à une visite annuelle renforcée, outre la visite en cale sèche ramenée à une périodicité de deux ans et demi au lieu de cinq ans, enfin le bannissement des eaux européennes des navires ayant été immobilisés deux fois dans les deux années qui précèdent un troisième constat de non-respect de la réglementation.

Il faut constater que le Conseil des ministres des transports du 2 octobre a adopté des positions qui édulcorent les propositions de la Commission sur deux points essentiels : d'une part, la décision de retrait des bateaux à simple coque est soumise à l'OMI qui décidera en avril 2001, sur la base de deux propositions alternatives introduisant un décalage dangereux avec le calendrier américain ; d'autre part, des flexibilités sont introduites dans la désignation des bateaux ciblés par les contrôles renforcés au port. Dans ce cadre, le constat selon lequel l'*Erika* aurait échappé à ces contrôles est fondé ; globalement, le nombre annuel de navires concernés passerait de 5 470 à moins de 3 000.

De son côté, le Parlement européen qui s'est saisi fin novembre du dossier s'est prononcé pour des dispositions plus strictes en ce qui concerne le contrôle et la responsabilité des sociétés de classification et le ciblage des navires soumis à des visites renforcées.

La Commission européenne a présenté début décembre trois autres propositions de directives qui visent à la mise en place d'un système européen performant d'information sur le trafic maritime, un accroissement de la responsabilité financière des armateurs, la mise en place d'une agence européenne de sécurité maritime.

Une autre directive prévoit la mise en place d'un réseau de réception des déchets des navires dans les ports européens, financé par une taxe sur les importations de pétrole. La Commission propose une taxe fixée à 100 % du coût de fonctionnement des installations, très incitative puisque tous les navires paieraient de toute façon la taxe – qu'ils utilisent ou non les installations – mais le Conseil a ramené cette taxe à 30 % sous la pression de la Grande-Bretagne, de la Grèce et des Pays-Bas, ce qui peut favoriser une concurrence malsaine.

Par ailleurs, la ratification des conventions OIT doit intervenir de façon pratiquement simultanée dans tous les Etats membres de l'Union européenne, avant juin 2001. Il faut toutefois relever que dans l'ensemble des propositions de directives présentées par la Commission n'apparaît aucune initiative nouvelle concernant les conditions de travail et de vie à bord des navires.

### b) L'OMI

L'OMI a, de son côté, accéléré son rythme de réunions. Elle n'a pris pour l'instant que peu de décisions concrètes, si ce n'est celle de porter à 1,8 milliard de francs le plafond d'indemnisation de chaque sinistre, très en deçà du milliard d'euros, préconisé notamment par le Conseil économique et social. Elle a mis en place différents groupes de travail, par exemple sur : la suppression des navires à simple coque, l'extension de l'indemnisation aux dommages à l'environnement, la responsabilité des différents opérateurs. Les travaux se poursuivent sur 2000 et 2001. On notera un développement fort utile de la collaboration entre l'OMI et l'OIT. D'ores et déjà, un groupe de travail associant l'OMI et l'OIT ainsi que des représentants des Etats membres concernés, des représentants des marins et des armateurs s'est réuni à deux reprises pour rechercher des solutions aux problèmes des créances salariales et du rapatriement des marins des navires immobilisés. Deux projets de résolutions engageant les armateurs à produire un certificat d'assurance pour les salaires et le rapatriement des marins en cas d'insolvabilité, sont actuellement à l'étude et devraient être soumis à l'examen du comité juridique de l'OMI au mois d'octobre prochain. L'élaboration d'un projet de convention OMI, rendant cette assurance obligatoire et autorisant des sanctions, est envisagée dans un deuxième temps.

## II - QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LE CONSTAT

Faisant le point des évolutions intervenues depuis la catastrophe de l'*Erika*, le Conseil économique et social entend se garder tout autant des facilités de la proposition séduisante mais impraticable que du discours lénifiant des partisans plus ou moins avoués d'un *statu quo* inacceptable. Il s'attache à jeter un regard sérieux, objectif sur une situation qui préoccupe gravement le pays. C'est dans cet esprit qu'il formule les observations suivantes

### A - UN IMPACT ET DES COÛTS CONSIDÉRABLES

La catastrophe de l'*Erika* a eu, et a encore, un impact environnemental, économique et social extrêmement lourd sur la vie de pratiquement toute la zone littorale atlantique française et le naufrage du *Jévoli Sun* n'a fait que l'étendre et l'accroître. L'émotion suscitée non seulement en France mais dans les autres pays européens est légitime. Les coûts engendrés sont déjà considérables et l'estimation globale ne peut en être encore faite, car les conséquences économiques et environnementales ne sont pas encore appréciées dans leur ensemble.

Le Conseil économique et social, tout en appréciant l'efficacité du pompage de la cargaison, et du nettoyage des zones polluées par des professionnels et des bénévoles auxquels il tient à rendre hommage, considère que la catastrophe a mis en lumière :

- l'insuffisance des moyens et des dysfonctionnements dans l'organisation du traitement de la pollution auxquels il est nécessaire de remédier ;
- les risques de pollution diffuse qui menacent le milieu naturel continental ;

- le caractère lourdement procédurier de l'établissement des dossiers d'indemnisation avec des délais démesurément longs, comme en témoignent quotidiennement les victimes ;
- une insuffisance lourde des moyens d'indemnisation et par conséquent de la définition des responsabilités auxquelles l'Etat – et donc le pays déjà victime des dommages – n'a pas à se substituer systématiquement.

#### B - UNE PRISE DE CONSCIENCE ET DES ACTIONS DE PRÉVENTION ENGAGÉES

L'importance des réactions et prises de position, l'ampleur et la diversité des décisions prises et des processus engagés traduisent une prise de conscience nouvelle de la situation en matière de sécurité du transport maritime. Il y a eu un avant *Erika*, il y a et il y aura un après *Erika*.

Les nombreuses analyses et conclusions publiées depuis un an vont, à de rares exceptions près, dans le même sens que le travail effectué par notre assemblée, dont les documents sont devenus des textes de référence. Ces conclusions concernent pour l'essentiel : l'exigence de clarté sur l'état réel des navires et le fonctionnement de la chaîne de transport ; l'élimination des navires ne respectant pas les normes internationales ; le renforcement de ces dernières ; l'accélération des moyens de prévention et de traitement des sinistres, le niveau européen – sans se substituer aux efforts nationaux – étant considéré comme un garant d'optimisation des moyens et d'amélioration de l'efficacité de leur mise en œuvre ; la définition d'une chaîne de responsabilité concernant l'ensemble des opérateurs. Ajoutons que la Méditerranée devient un sujet réel de préoccupation et d'action pour la sécurité maritime.

Le Conseil économique et social considère ces évolutions comme positives et prend acte des efforts engagés. Il réaffirme le prix qu'il attache à la pression de l'opinion et sa volonté, comme représentant des forces sociales et économiques du pays, de continuer à apporter une contribution constructive à la vigilance de la société.

Dans cet esprit, il dégage du constat les deux autres conclusions suivantes.

#### C - UN BESOIN DE SUIVI ET D'ACCÉLÉRATION DES RYTHMES

La récurrence des pollutions, la lenteur des procédures d'indemnisation, le caractère limité des premières mesures d'application des décisions prises commandent une exigence de suivi attentif et prolongé pour lequel les moyens matériels, humains et de recherche doivent être maintenus ou mis en place.

S'agissant du traitement des causes, l'opinion publique a l'impression que rien ne change car les processus législatifs, réglementaires, budgétaires de prise de décisions ou d'application de celles-ci sont en cours mais n'ont pas encore débouché sur des traductions concrètes.

Le Conseil économique et social estime naturellement qu'il est infondé de considérer que rien n'est fait, mais il insiste, là aussi, sur le besoin d'un suivi, et parfois d'une accélération des rythmes de réalisation qui donnent chair à la notion de priorité de la sécurité maritime.

Car si certains délais sont inévitables – ils sont le prix de la démocratie – d'autres sont dus à des éléments de freinage qui doivent et peuvent être surmontés. Citons par exemple : la lourdeur et la lenteur, déplacées quand les risques sont tels, de certaines procédures qui permettent aux tenants du *statu quo* d'éroder au fil du temps par assauts successifs, les élans réformateurs ; ou bien les réticences des Etats européens à déléguer à l'Union européenne certaines compétences et à lui fournir les moyens de les exercer ; ou encore l'ouverture souvent insuffisante des travaux d'étude et de définition des choix aux organisations syndicales et professionnelles.

#### D - VISER UNE VÉRITABLE RÉORGANISATION DU TRANSPORT MARITIME DES MATIÈRES DANGEREUSES

Les freinages et les blocages doivent d'autant plus être combattus que c'est une véritable réorganisation du transport maritime des matières dangereuses qu'il faut viser.

Les dérèglements et les dérives qui marquent ce secteur – en occultant et en ruinant les pratiques correctes d'Etats et d'opérateurs divers – ne sont plus ni acceptés, ni acceptables dans le monde d'aujourd'hui. Le Conseil économique et social a procédé précédemment à leur propos à une analyse approfondie dont il réaffirme la validité.

Il se prononce pour une action prolongée, déterminée à la hauteur des exigences de l'époque. Il observe que des questions essentielles, comme celles de pavillons dont les Etats n'ont pas les moyens ou la volonté – ni parfois les deux – d'assumer leurs responsabilités à l'égard du respect des règles du transport maritime, ou bien celle de la mise en place d'un système équitable de responsabilités de tous les intervenants de la chaîne de transport n'ont pour l'instant fait l'objet d'aucune initiative concrète. Des réorientations profondes de l'organisation, du fonctionnement et du contrôle du transport maritime des matières dangereuses sont à l'ordre du jour. Il est temps d'écarter sans ménagement l'invocation abusive de « lois de la mer » qui n'ont jamais été celles du laxisme, de l'irresponsabilité, de la tricherie, du profit obtenu sans considération de la sécurité et de l'avenir. Il est temps de passer du développement sauvage à la civilisation du transport maritime.

### III - LE CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL PROPOSE

#### A - DES MESURES IMMÉDIATES FACE AUX URGENCES

A partir du constat des évolutions survenues et des difficultés rencontrées, et dans le droit fil de ses propositions antérieures, le Conseil économique et social considère qu'un certain nombre d'urgences appellent des réponses nettes, efficaces. Pour sa part, il soutient et propose, dans ce cadre, les mesures suivantes :

1 – L'adoption par le Conseil européen de Nice des trois premiers projets de directives et règlement présentés par la Commission européenne dans une rédaction proche des propositions initiales de celle-ci, des propositions françaises et des positions arrêtées par le Parlement européen, de telle sorte que l'accord

nécessaire entre les différentes institutions et la décision définitive puissent intervenir sans délais sur des bases claires, rigoureuses et efficaces. En ce qui concerne le calendrier de retrait des bateaux à simple coque, il convient qu'il s'échelonne de 2005 à 2015, et non au-delà afin d'éviter un décalage avec le calendrier américain, et il doit être clair que l'Union européenne le met en œuvre, quelle que soit la décision prise ou non par l'OMI en avril 2001. La deuxième série de propositions de la Commission (trois projets de directives) doit être adoptée dans la foulée.

2 – La convocation rapide d'une réunion des signataires de la Charte adoptée en France en février 2000 – en y ajoutant les sociétés de *trading* et les acheteurs pour le compte des hypermarchés – pour faire le point précis de l'application des engagements pris et les actualiser. Reprise des efforts pour une initiative similaire à l'échelle européenne.

3 – La définition par l'Union européenne des moyens d'une action drastique contre les déballastages et dégazages sauvages : durcissement des sanctions pouvant aller jusqu'à l'immobilisation du bateau pris en flagrant délit dans les zones où les rejets peuvent menacer le littoral (y compris au-delà des eaux territoriales) et jusqu'à des peines d'emprisonnement pour les responsables ; aménagement rapide des installations portuaires de traitement des résidus de cargaison et déchets d'exploitation, avec des modalités incitatives de financement ; communication à *Equasis* de toutes les données permettant de connaître la situation des navires à ce sujet.

4 – Le relèvement substantiel des plafonds d'indemnisation CLC et FIPOL. Faute de cela, en attendant une réforme d'ensemble, création d'un troisième niveau européen d'indemnisation, selon les suggestions de la Commission européenne. Les dégâts économiques et environnementaux causés, directement et indirectement, par le naufrage de l'*Erika* – et du *Ievoli Sun* le cas échéant – doivent être totalement indemnisés aussi bien pour les particuliers que pour les entreprises et les collectivités en limitant autant que possible la part restant, *in fine*, à charge de l'Etat.

5 – Le réexamen des moyens de disposer en France d'un ensemble adéquat de contrôleurs des éléments de la sécurité des navires, y compris des paramètres sociaux (code ISM) en coopération avec l'inspection du travail. Cela implique de porter l'effectif au niveau de ce qui existe en Grande-Bretagne ou en Espagne, et donc d'accélérer le recrutement. Cela implique aussi de revoir le statut social de ces personnels, de telle sorte que les postes créés soient effectivement pourvus.

6 – La mise en place des moyens d'un suivi efficace des décisions nationales adoptées, ce qui peut conduire aux dispositions suivantes :

- définition d'une programmation budgétaire pluriannuelle exceptionnelle destinée à combler les retards, sous le contrôle du Parlement ;
- identification des financements pour la sécurité maritime sous une rubrique unifiée et visible ;
- établissement d'un rapport annuel d'activité en matière de sécurité maritime soumis au Conseil supérieur de la marine marchande et au Conseil économique et social ;

- attribution à une autorité unique, dépendant du Premier ministre, du suivi de l'exécution de toutes les mesures ayant trait à la sécurité maritime, notamment la coordination des moyens de lutte contre les pollutions. Le Conseil économique et social réaffirme à ce propos l'intérêt qu'il attache à la création d'un ministère de la Mer disposant des moyens nécessaires.

7 – L'examen rapide des conditions de faisabilité de la proposition d'une décision européenne de retenue dans les ports en cas de tempête de tous les bateaux à risque désignés comme devant se soumettre aux procédures de visites renforcées. Cette mesure souligne le besoin de disposer d'un réseau de ports-refuges bien équipés, conformément aux décisions européennes. Il pourrait aussi être fait appel plus largement aux pilotes hauturiers.

8 – L'adhésion de la France à la Convention « *substances nocives et potentiellement dangereuses* » (SNPD) dite Convention HNS de Londres de 1996 qui présente l'avantage d'étendre à toutes les substances dangereuses, notamment aux produits chimiques, les mécanismes de responsabilité et d'indemnisation sans faute existants déjà pour les hydrocarbures.

#### B - DES INITIATIVES SOUTENUES POUR CONSTRUIRE UN NOUVEAU PAYSAGE DU TRANSPORT MARITIME

Dans l'esprit de ses propositions antérieures, le Conseil économique et social réaffirme que la réorganisation nécessaire du transport maritime peut se développer sur la base de trois principes, qui appellent des dispositions nouvelles de différentes portées, le plus souvent aux plans européen et mondial.

- **1<sup>er</sup> principe : la transparence.**

Il convient d'aller vers la mise en place d'une véritable chaîne complète d'information entre tous les opérateurs et autorités responsables. Les obstacles liés à la propriété de l'information peuvent et doivent être levés, notamment en raison de la responsabilité publique assurée par les différents opérateurs, en particulier les sociétés de classification. Un contrôle supplémentaire s'ajoutant à celui de la société de classification doit pouvoir être exercé par l'Agence européenne ou l'Etat du port en cas de doute sur l'état d'un navire.

La transparence implique aussi l'institution d'une obligation de signalement pour tout navire marchand à risque entrant dans la zone économique exclusive.

Les moyens technologiques susceptibles d'assurer cette information et sa publicité existent ou sont en train d'être mis au point. *Equasis* – comme banque de données européennes à vocation internationale – peut en constituer un support efficace, à condition de rassembler – ce qui n'est pas encore le cas – des informations exhaustives, y compris en étant renseigné par les organisations professionnelles et syndicales.

Une information complète implique la poursuite des efforts de recherche et la communication efficace des résultats. A cet effet, le Conseil économique et social propose, pour améliorer les moyens de prévention et de lutte contre les pollutions, la création – à partir des organismes existants comme l'Ifremer ou le Cedre – d'un véritable centre d'étude et d'intervention sur le traitement des



sinistres chargé – par exemple – de la notification précise des produits dangereux, de l'identification des risques et des comportements en cas de crise, de la définition des modalités de prévention ou d'intervention. Une large coopération européenne dans ce domaine serait utile.

Par ailleurs, il est souhaitable d'assurer une veille continue et prolongée de l'évolution des écosystèmes, notamment après une catastrophe comme celle de l'*Erika*.

- **2<sup>ème</sup> principe : la qualité.**

Elle doit devenir le paramètre fondamental d'une approche moderne et efficace de la compétitivité, se substituant à une exploitation à outrance du matériel et des hommes, qui atteint ses limites et sera de toute façon, de moins en moins acceptée.

Le retrait progressif des navires de plus de vingt-cinq ans et leur remplacement par des navires plus fiables – différentes options devant rester ouvertes – constituera un facteur important de qualité.

Plus généralement, il est indispensable de se donner les moyens d'écarter totalement les navires hors normes du transport des matières dangereuses, en assumant nos responsabilités en Europe. Outre les dispositions déjà évoquées qui vont y concourir, il convient d'affiner les critères de ciblage des navires. Le Conseil économique et social attache de l'importance à ce que parmi ces critères figurent des critères sociaux et que le principe d'une inspection sociale des navires relâchant dans les ports européens soit clairement énoncé. La mise en place d'une véritable stratégie européenne concertée en matière d'application du droit social maritime doit être poursuivie.

Des modalités de contrôle des taux de fret, de telle sorte qu'ils incluent obligatoirement les coûts de la sécurité devraient être définis, non pour mettre en cause le libre jeu du marché mais pour garantir son efficacité. Faute de cela, une taxation nouvelle perçue par les services des Etats et justifiée par les services rendus en matière de sécurité, pourrait être instaurée. Sans revenir à la situation d'il y a trente ans, une implication directe plus grande des compagnies pétrolières doit être recherchée, notamment par le recours plus large aux contrats à terme.

- **3<sup>ème</sup> principe : la responsabilité.**

Elle doit se substituer à la complaisance, dont toutes les pratiques doivent être éliminées dans les meilleurs délais, qu'elles émanent des Etats du pavillon, des Etats du port, des sociétés de classification ou des chargeurs.

A cet effet, le Conseil économique et social rappelle qu'il s'est prononcé :

- pour l'obligation imposée à l'armateur de souscrire une assurance responsabilité pouvant couvrir la totalité des risques, assortie de la présentation d'une caution financière, les autres intervenants de la chaîne de transport – notamment le chargeur et l'affrètement – étant caution solidaire en cas de faute ;
- pour un système de responsabilité sans faute, impliquant l'ensemble des acteurs du transport maritime, chacun pour ce qui le concerne et permettant une indemnisation rapide des victimes ;

- pour une extension du champ des risques à couvrir aux dommages économiques et environnementaux directs et indirects, immédiats et secondaires ;
- une telle démarche concerne naturellement au premier chef les Etats du pavillon. Il convient à ce sujet d'en finir avec l'irresponsabilité de certains ou le cynisme des autres. Cela devrait conduire à une réforme de l'OMI qui pourrait devenir une véritable organisation spécialisée des Nations-Unies, disposant de moyens de sanctions, et fonctionnant selon des règles plus démocratiques.

En règle générale, toute réglementation doit s'accompagner de la définition de sanctions et de leurs moyens d'application.

Le Conseil économique et social prend acte du fait que le respect des règles et normes internationales, est exigé des Etats candidats à l'adhésion à l'Union européenne, ce qui suppose naturellement que tous ses membres montrent l'exemple.

Des coopérations sont nécessaires avec les Etats dont le transport maritime constitue une réelle activité et qui souhaitent mettre en place les moyens d'assumer leur rôle dans le respect de la réglementation.

Toutes ces orientations laisseraient aux Etats du port les tâches qui leur reviennent, en sortant de cette règle à contresens qui veut que ce soient les victimes qui paient les dégâts causés par des agresseurs largement libres de leurs mouvements.

En tout état de cause, la France doit poursuivre ses efforts afin de se doter – naturellement dans le cadre européen – des moyens d'assurer la sécurité de ses côtes, en sortant d'une situation à bien des égards indigne d'elle. Il est temps qu'elle porte en avant une politique maritime suivie et efficace.

Un suivi de l'évolution des processus de décisions – tant nationaux qu'europeens – et de leur mise en œuvre s'impose. L'évaluation économique et environnementale doit être affinée dans toutes ses dimensions. Il est indispensable d'établir le coût global réel des dommages causés.

Ces trois impératifs conduisent le Conseil économique et social à décider de dresser un nouveau bilan de l'évolution des suites de cette catastrophe d'ici un an.



## ANNEXE A L'AVIS

### SCRUTIN

#### Scrutin sur l'ensemble du projet d'avis

*Nombre de votants* ..... 97

*Ont voté pour* ..... 97

#### Le Conseil économique et social a adopté.

#### Ont voté pour : 97

*Groupe de l'agriculture* - MM. Baligand, Ballé, Jean-Pierre Boisson, Compiègne, Ducroquet, Le Fur, Marteau.

*Groupe de l'artisanat* - MM. Buguet, Delmas, Gilles, Lardin, Teilleux.

*Groupe des associations* - M. Bastide, Mmes Jacqueline Mengin, Mitrani.

*Groupe de la CFDT* - Mmes Azéma, Battut, MM. Bury, Capp, Mmes Coeurdevey, Lasnier, MM. Lorthiois, Mennecier, Moussy, Mmes Paulet, Pichenot.

*Groupe de la CFE-CGC* - MM. Chaffin, Sappa.

*Groupe de la CFTC* - M. Naulin.

*Groupe de la CGT* - MM. Alezard, Andouard, Mmes Brovelli, Crosemarie, MM. Decisier, Forette, Junker, Manjon, Moulin, Muller.

*Groupe de la CGT-FO* - MM. Bouchet, Caillat, Gamblin, Grandazzi, Mme Hofman, M. Jayez, Mme Monrique, MM. Roulet, Sohet.

*Groupe de la coopération* - Mme Attar, MM. Courtois, Ducrotté, Gonnard, Grave, Jacques Picard, Verdier.

*Groupe des entreprises privées* - MM. Bernard Boisson, Michel Franck, Freidel, Pierre Gauthier, Ghigonis, Gilson, Leenhardt, Marcon, Pinet, Didier Simond, Tardy, Trépant.

*Groupe des entreprises publiques* - M. Brunel.

*Groupe des Français établis hors de France, de l'épargne et du logement* - MM. Cariot, Gérard, Reucher.

*Groupe de la mutualité* - MM. Caniard, Chauvet.

*Groupe de l'outre-mer* - Mlle Berthelot.

*Groupe des personnalités qualifiées* - MM. Bennahmias, Bichat, Bonnet, Mmes Braun-Hemmet, Brunet-Léchenault, MM. Camoin, Duharcourt, Mme Elgey, MM. Fiterman, Jeantet, Mékachera, Motroni, Pasty, Piazza-Alessandrini, Pompidou, Schapira, Souchon.

*Groupe des professions libérales* - M. Guy Robert.

*Groupe de l'UNAF* - M. Bouis, Mmes Lebatard, Marcihacy.  
*Groupe de l'UNSA* - MM. Mairé, Masanet.

## DÉCLARATIONS DES GROUPES

### Groupe de l'agriculture

Notre pays se situe au bord de routes maritimes parmi les plus fréquentées au monde. D'aucun nous envierait cette situation éminemment favorable aux échanges. Pourtant, elle se révèle lourde de handicaps en raison des manquements graves au droit maritime international et de la trop faible protection de nos côtes face à la concurrence exacerbée que se livrent les transporteurs internationaux et cela, à quelques milles seulement de nos rivages.

En cas de collision ou d'échouage, la France est particulièrement exposée. Les habitants des régions côtières, face aux vents et aux courants dominants, les professionnels qui vivent de la mer et du tourisme, les acteurs des filières doivent aujourd'hui réparer des fautes qui leur sont pourtant étrangères et dont ils sont les premières victimes.

La pollution se révèle diffuse et de grande étendue. L'image des produits de la mer et des cultures marines s'est fortement dégradée, cause de méventes catastrophiques pour la filière. L'image du tourisme, et notamment du tourisme vert, est considérablement ternie, jusqu'à fragiliser le secteur. Un risque de pollution secondaire est également à redouter : le stockage intermédiaire des déchets de dépollution des côtes, organisé dans l'urgence, peut être grave de conséquences sur le milieu environnant, notamment les rivières, les nappes phréatiques et les terres agricoles.

Aussi, est-il incompréhensible qu'un an après le naufrage de l'*Erika*, bien peu de mesures aient été prises.

Des retards sont à déplorer dans les procédures d'indemnisation.

Des pollutions diffuses peuvent apparaître, qu'il convient de juguler.

La sécurité maritime et le transport des matières dangereuses n'ont toujours pas fait l'objet d'une réorganisation volontaire.

C'est pourquoi la France doit affirmer avec force, au niveau mondial, la nécessité d'un droit international maritime contraignant (à l'image des réglementations les plus dures) qui soit unanimement appliqué, car sans application des réglementations internationales, il n'est pas d'efficacité possible.

Le transport maritime doit être organisé autour des principes essentiels de transparence, qualité, responsabilité et sécurité évoqués dans l'avis.

A l'heure où la croissance économique appelle la croissance plus que proportionnelle du trafic maritime, l'adoption de telle mesure est d'une impérieuse obligation. Si l'économie de marché est nécessaire au développement, elle doit être encadrée sous peine de conduire à un monde sans foi ni loi.

### Groupe de l'artisanat

La récurrence des pollutions, la lenteur et parfois la mauvaise foi dans les procédures d'indemnisation tout autant que l'incompréhensible réticence du Conseil des ministres à faire avancer les propositions de la Commission européenne en matière de sécurité maritime, méritent effectivement une nouvelle intervention du Conseil économique et social un an après le naufrage du pétrolier *Erika*.

Malgré des moyens importants consacrés au traitement des pollutions et de la prise de conscience au niveau français des efforts restant à accomplir, le *statu quo* qui semble ressortir du constat au niveau européen est effectivement inacceptable et conduit naturellement à s'assurer un tout autre déroulement des processus mis en œuvre.

La difficulté tient à ce que malheureusement la France est bien démunie du fait qu'elle n'est pas seule maître du jeu. Par ses côtes, elle est un passage obligé de nombreux trafics maritimes, et de ce fait, subit les dysfonctionnements de plein fouet sans être en mesure de pouvoir les enrayer, les décisions relevant d'autres niveaux.

Regrettant que la Présidence française n'ait pas mis un point d'honneur à faire avancer ce dossier sensible en persuadant les instances européennes de l'urgence d'une politique drastique en la matière, le groupe de l'artisanat estime néanmoins qu'il est du devoir de la France de continuer ses efforts sur le territoire national tout autant que celui de continuer son action de pression au niveau européen et international.

A cet effet, il approuve la réorganisation du transport maritime autour des trois principes de transparence, de qualité et de responsabilité.

Toutefois, il aurait souhaité que soit mieux précisé l'ordre des priorités.

Compte tenu des difficultés rencontrées pour l'aboutissement des mesures européennes, le groupe de l'artisanat considère comme prioritaire de faire avancer d'ores et déjà les problèmes d'indemnisation.

L'idée exposée dans l'avis d'augmenter le plafond du FIPOL va dans le bon sens mais devrait être complétée par une remise en cause des critères d'indemnisation suite à l'appréciation plus précise des dégâts sans oublier, bien sûr, le volet du renforcement des mesures de prévention.

A ce titre, il insiste plus particulièrement sur la proposition de mise en œuvre d'une veille continue et prolongée de l'évolution des écosystèmes ainsi que sur la recherche de méthodes modernes de traitement pour assurer à l'ensemble de la filière pêche et tourisme une meilleure assistance en cas de crise par des réactions et comportements plus adaptés mais aussi une amélioration des systèmes d'assurance face aux risques de préjudices économiques à long terme.

La qualité de l'analyse et la pertinence des propositions conduisent le groupe de l'artisanat à un vote positif.

### Groupe des associations

Le 12 décembre 1999, le pétrolier *Erika* faisait naufrage à la sortie du rail d'Ouessant, à soixante-dix kilomètres des côtes sud-ouest de la Bretagne. Les conditions de ce naufrage posaient de sérieuses questions, et, dès le 25 janvier 2000, le Conseil économique et social décidait de se saisir de ce dossier, la préparation de l'avis étant confiée à quatre sections.

Quatre rapporteurs ont préparé et proposé quatre avis sur les causes et les conséquences de ce naufrage. Ces avis portaient à la fois sur :

- la prévention des risques et les conditions de réparation des dommages dus aux pollutions marines ;
- la normalisation, la vérification et le contrôle effectifs des navires de commerce ;
- le transport de marchandises dangereuses ;
- les conditions de travail et d'emploi des marins de la marine marchande.

Le 29 mars 2000, le groupe des associations, votant pour cet avis adopté par notre assemblée, avait souligné à cette occasion que de nombreuses associations de bénévoles avaient apporté leur concours tant pour le sauvetage des oiseaux que pour le nettoyage des plages.

Le Conseil économique et social décidait de confier aux rapporteurs une étude sur l'application de ses préconisations, un an après le naufrage.

L'avis de suite qui nous est donc proposé indique d'une part que, si un certain nombre de mesures politiques d'urgence ont été prises au niveau national comme au niveau européen, il est encore trop tôt pour juger de leur efficacité.

D'autre part, si toutes les mesures prises à court terme se sont révélées indispensables (même si parfois mal coordonnées), les rapporteurs attirent cependant notre attention sur le fait que d'autres décisions, plus drastiques, restent à prendre au niveau international (le naufrage du chimiquier *Ievoli Sun* pose à nouveau la question du transport des matières dangereuses). De plus, il faut encore attendre pour évaluer les réels dommages tant sur l'environnement que sur les activités économiques et sociales, notamment dans le secteur du tourisme.

Nous soutenons par conséquent la proposition de dresser d'ici un an un nouveau bilan de l'évolution des mesures et des suites de cette catastrophe.

Le groupe des associations a voté l'avis.

### Groupe de la CFDT

Il y a un an, le Conseil économique et social émettait un avis juste après l'accident de l'*Erika* pour en lister les causes et proposer des pistes susceptibles d'éviter qu'une telle catastrophe ne se renouvelle. Aujourd'hui, le message du Conseil économique et social est malheureusement plus que jamais d'actualité.

Si l'action de pompage des cuves de l'*Erika* et celle de nettoyage des côtes sont menées avec efficacité, le coût en est très lourd pour chacun des acteurs, les



personnes et les activités touchées en subissent encore les conséquences, les remboursements et les aides financières, sous-estimés, se font attendre sans garantie.

Cet avis de suivi fait un point très précis de l'avancement du dossier, aux niveaux français, européen et international. Des décisions ont été prises, dont un certain nombre ont été mises en œuvre. Comme l'avis, le groupe de la CFDT s'en félicite tout en déplorant encore lourdeurs et lenteurs, voire quelques reculs inacceptables. Nous regrettons que les questions touchant la mer ne motivent que les populations et les activités qui en supportent directement les risques, que les notions de patrimoine commun de la mer et de conservation des espaces côtiers n'intéressent que les riverains qui subissent les conséquences de cette indifférence.

Le groupe de la CFDT souligne le rôle des pays les plus concernés pour développer le débat public et international sur cette question primordiale. Pour ce faire, il faut qu'ils montrent l'exemple en prenant des mesures suffisamment efficaces pour tout ce qui dépend de leur compétence. En France, si l'augmentation des crédits d'équipement est notable et doit se concevoir dans une volonté pluriannuelle, si la ratification des conventions de l'OIT est particulièrement bienvenue, de même que l'amélioration des conditions sociales du pavillon TAAF (terres australes et antarctiques françaises) pour les marins étrangers à l'Union européenne, le nombre d'inspecteurs de sécurité des ports, le nombre d'inspecteurs du travail maritime et le taux de bateaux contrôlés sont encore très en dessous des besoins. Quant aux mesures sociales, la CFDT regrette qu'elles n'aient pas toutes été prises.

A la tradition internationale de l'OMI, basée sur le fatalisme, devenue laxisme, de la « fortune de mer » et sur des prises de décisions par le consensus, les Etats Unis ont répondu par des règles propres à leurs côtes, valables pour tout bâtiment désirent y accoster. Les propositions de la Commission européenne vont dans le même sens. La CFDT estime que ces deux batteries de projets de directives et règlement, bien ciblées et solides, doivent être rapidement adoptées à la majorité qualifiée. La présidence française aurait là encore une responsabilité prédominante.

L'Union européenne est le niveau politique pertinent pour organiser la solidarité et intervenir sur la scène maritime internationale. Si le risque zéro n'existe pas, les principes de sécurité sont encore un combat à mener qui, comme le dit l'avis, suppose une réorganisation du transport maritime, à base de qualité des navires, de leur maintenance et des conditions sociales des marins, d'information complète et transparente, de responsabilité organisée des différents acteurs et des moyens de contrôle de la correcte application de ces règles.

Partageant pleinement ces propositions, la CFDT a voté en faveur de l'avis.

#### **Groupe de la CFE-CGC**

La première publication scientifique consacrée à la catastrophe de l'*Erika* nous apprend, entre autres, que les micro-organismes et bactéries des côtes atlantiques ne parviennent pas à dégrader plus de 11 % des hydrocarbures échappés de ce bateau.

Des éléments nouveaux font état d'une faible biodégradabilité des hydrocarbures échappés de l'*Erika* laissant craindre des conséquences d'une toute autre ampleur que celles résultant de la catastrophe de l'*Amoco Cadix*.

Les préjudices subis paraissent difficilement appréciables dans l'immédiat et justifient, comme le préconise l'avis, pour le présent et l'avenir, un substantiel relèvement du plafond du FIPOL. Les victimes doivent être correctement indemnisées, en particulier celles dont l'outil de travail a été anéanti. Des mesures appropriées doivent être adoptées le plus rapidement possible.

La toxicité du fioul de l'*Erika* semble faible. Pour autant, tous les risques ne peuvent être écartés, en particulier ceux encourus par les nombreux volontaires qui se sont spontanément mobilisés dans l'urgence et dans l'impréparation.

Le groupe de la CFE-CGC regrette que ce risque sanitaire ne soit pas évoqué dans l'avis et souhaite que le prochain rapport d'étape lui consacre un développement.

En revanche, l'essentiel des propositions formulées et le cadre dans lequel elles s'inscrivent, en particulier dans le domaine du transport maritime, est partagé par le groupe.

Aujourd'hui, les risques se multiplient et changent d'échelle, et il nous appartient de ne pas tolérer les dérives qui mettent en péril nos océans. Il est temps d'en finir avec un système de transport maritime qui consiste à rechercher le prix bas en pratiquant une activité hors normes, en termes de qualité de bateau, de références des sociétés de classification et d'équipages.

La sécurité maritime dans le domaine des transports doit constituer une priorité. Elle induit une plus grande responsabilisation des acteurs du transport maritime en commençant par les sociétés de classification.

C'est dans cette perspective que s'inscrit l'éventail des mesures préconisées par l'avis, comme l'augmentation des moyens de contrôle, le remplacement des navires à simple coque, l'adoption de normes contraignantes tant au niveau de la communauté européenne qu'internationale.

Le groupe de la CFE-CGC approuve donc l'essentiel des propositions incluses dans l'avis.

Le groupe de la CFE-CGC a voté l'avis.

### **Groupe de la CFTC**

Huit mois se sont écoulés depuis l'adoption par notre assemblée d'un avis sur « *Les causes et les conséquences du naufrage du pétrolier Erika* », avis adopté à l'unanimité, dont la qualité de l'expertise et de l'analyse, la pertinence des préconisations ont été quasi unanimement reconnues.

Notre assemblée doit se féliciter de l'initiative de ce premier bilan.

Ce nouvel avis fait d'abord le constat et l'inventaire des déclarations et initiatives qui ont été prises aux différents niveaux : national, européen, international.

Ces prises de positions et décisions vont largement dans le sens des propositions de notre assemblée qui doit également se féliciter d'avoir ainsi contribué à éclairer le débat.

Le présent avis dresse une nouvelle liste de demandes et de propositions que le groupe de la CFTC approuve sans réticence et souhaiterait même voir renforcées et adoptées à échéances plus rapprochées.

Au plan national, notre groupe souhaite notamment que le retard accumulé et les dysfonctionnements constatés soient rectifiés selon un calendrier plus resserré et par un renforcement des décisions et des moyens nécessaires.

Sont particulièrement visés :

- l'amélioration des moyens d'action de l'Etat en mer ;
- l'organisation du dispositif de prévention des accidents du transport maritime et de la lutte contre leurs conséquences économiques, sociales et environnementales ;
- le soutien au pavillon français par l'adoption des mesures sociales qui s'imposent ;
- le renforcement du dispositif d'une juste indemnisation des personnes, des biens et des secteurs professionnels concernés, ainsi que l'accélération de sa mise en œuvre ;
- l'éducation à la prévention et à la lutte contre toutes les formes de pollution qui altèrent les milieux et cadres de vie.

Le groupe de la CFTC soutient donc fortement la proposition de créer une autorité unique chargée d'assurer la coordination et le suivi de l'exécution des décisions prises et disposant des moyens nécessaires à l'exercice de ses compétences et de sa responsabilité.

Il est clair que ces objectifs et décisions doivent trouver leurs prolongements au niveau européen et international. La CFTC approuve les préconisations de l'avis et demande aux représentants de l'Etat français de ne pas ménager leurs efforts pour les faire aboutir.

L'avis dénonce la lenteur, l'inertie voire l'absence de pugnacité qui ont pu se manifester dans certaines instances. Le groupe de la CFTC s'associe à cette critique et soutient la proposition de décisions visant à renforcer unilatéralement la protection et la sécurité du continent européen au cas où les prises de position de l'OMI se révéleraient par trop accommodantes ou insuffisantes.

L'ensemble des propositions recevant l'approbation de notre groupe, la CFTC a voté l'avis.

### **Groupe de la CGT**

Moins d'un an après le naufrage de l'*Erika*, celui de l'*Ievoli Sun* souligne l'intérêt des propositions adoptées par le Conseil économique et social en mars dernier. Elles sont non seulement actuelles et pertinentes mais il y a urgence à leur mise en œuvre.

Les populations victimes des sinistres maritimes à répétition, les salariés du transport et des activités maritimes ont toutes les raisons d'être indignés :

indignés face à la lenteur, aux attermolements ou à la timidité des décisions publiques aux différents niveaux, indignés devant les pratiques dilatoires et les blocages artificiels qui empêchent de prendre des mesures urgentes ; indignés devant l'acharnement de certains Etats ou de certains acteurs du transport maritime à empêcher l'adoption de mesures efficaces en matière de sécurité maritime ; indignés encore face à certains discours de circonstance qui relèvent clairement du double langage car associés à la défense du *statut quo* voire des pratiques de complaisance.

La CGT reconnaît certaines avancées sur ce dossier même si elles ont quelques difficultés à se concrétiser, même si l'essentiel reste à faire, même s'il subsiste de nombreuses insuffisances ou ambiguïtés dont la moindre n'est pas l'absence d'action réelle contre les registres bis, les pavillons de complaisance et les paradis financiers.

Mais les mesures prises, en cours d'adoption ou prévues ne vont pas assez loin et ne suffiront pas à transformer fondamentalement un système de transport maritime gangrené par une concurrence structurée par le dumping social et fiscal, par l'absence de transparence et l'usage massif des pavillons de complaisance et des paradis financiers, par l'abaissement des conditions d'exploitation et de maintenance des navires. Le problème de la sécurité maritime n'est plus seulement celui de quelques brebis galeuses à écarter mais celui d'un système tout entier, après 25 ans de déréglementation.

C'est parce que les enjeux sont ceux-là qu'il faut accélérer les décisions et renforcer les mesures prévues de façon à modifier radicalement les conditions d'activité du secteur et redonner à l'intervention publique une réelle efficacité.

De ce point de vue, si les moyens consacrés en France à la sécurité maritime sont en hausse - pour la première fois depuis de nombreuses années - ils restent insuffisants au regard des besoins et des enjeux notamment en matière d'effectifs. Cela justifie qu'un budget exceptionnel soit voté.

Les mesures proposées au niveau européen doivent être encore améliorées notamment pour en rendre l'application aisée et pour en garantir l'efficacité. Elles ne doivent pas être annihilées par la poursuite de la déréglementation et une concurrence intra-européenne destructrice.

Nous réaffirmons l'exigence d'une profonde réforme de l'OMI et de son fonctionnement afin que cet organisme cesse d'être dominé de fait par les Etats complaisants et certains intérêts économiques particuliers.

L'avis réaffirme justement le bien fondé et l'actualité des propositions antérieures du Conseil économique et social et il les complète. En particulier, il prend en compte la nécessité d'une action permanente et cohérente en faveur de la sécurité maritime au travers de la recommandation d'un rapport annuel qui constitue un moyen d'assurer le suivi des actions et d'entretenir la vigilance.

Le groupe de la CGT vote cet avis qui apporte un plus indubitable à la cause de la sécurité maritime.

### Groupe de la CGT-FO

Il y a déjà un an, l'*Erika* se brisait dans la tempête. Depuis lors, les discours n'ont pas manqué et de mauvaises langues qui affirmeraient que les réalisations sont en proportion inverse des propos tenus ne seraient peut-être pas totalement à côté de la réalité. Dès ce stade, peut être, cela peut conduire à tempérer la tonalité générale de l'avis. Le spectacle des centaines d'hommes et de femmes qui continuent à effacer les traces du désastre parle ici sans appel.

Force est en effet de constater que le concret et le tangible restent à venir et qu'encore une fois l'inertie reste de règle.

Dans sa déclaration du 28 mars 2000, le groupe Force ouvrière disait que l'émotion causée par le naufrage de l'*Erika* devait être mise à profit pour attaquer le problème général des pollutions qui agressent le domaine maritime, jusqu'à y tuer et empêcher toute vie.

Il faut rappeler encore une fois que chaque année 115 à 120 bateaux de plus de 300 tonneaux, qui dépassent les cinquante mètres de long font naufrage, sur un total de 40 000 bateaux de cette catégorie. C'est ainsi qu'un bateau tous les trois jours s'abîme en mer.

Ces chiffres donnent froid dans le dos et, de fait il faut que nous soyons directement atteints pour en parler. Cela attire l'attention sur notre capacité à oublier que la mer ne forme qu'un ensemble. Or, quand un accident de mer a lieu au large des côtes d'Afrique ou d'ailleurs, les poissons qui se trouvent à proximité sont peut-être ceux qui seront pêchés dans d'autres zones, et ensuite vendus à Rungis.

Quelques chiffres encore pour dire que la pollution marine peut être estimée à 6 millions de tonnes de produits chimiques en tous genres : rejets industriels, huiles de vidange, pesticides agricoles transportés par les fleuves, etc. Face à cette pollution massive, les naufrages ne représentent que peu de chose : 2,5 % de la pollution totale.

Pour en revenir aux pétroliers, il faut rappeler aussi que ceux qui font naufrage causent 10 % de la pollution pétrolière ; les 90 % restants étant dus aux dégazages sauvages effectués par les navires en mer.

Collatérale à la question de l'*Erika*, la lutte contre le dégazage vient enfin de prendre une autre ampleur après l'adoption récente d'une directive de l'Union européenne qui impose aux ports de l'Union de se doter d'installations de réception des déchets pétroliers et prévoit qu'une partie du coût de celles-ci soit financée par une redevance prélevée sur tous les navires (à l'exception des petits bateaux de pêche) ainsi incités à dégazer dans lesdites installations plutôt qu'en mer.

Illustration de l'inertie évoquée précédemment : le retard à la prise de la directive est notamment dû à la France, hostile jusqu'au mois de juin, selon le rapporteur du Parlement européen. Il y a là aussi illustration du décalage entre le discours et les actes.

Le groupe Force ouvrière tient à rappeler le traitement inique infligé aux salariés du transport maritime au nom d'une concurrence débridée.

Pour FO, la réponse est d'abord dans la satisfaction de la revendication de la Confédération internationale des syndicats libres, concernant l'application d'une clause sociale dans le cadre des échanges commerciaux, qui doit s'appliquer en matière de transport maritime et porter sur les droits fondamentaux des travailleurs (normes OIT) : liberté syndicale et liberté de négociation. Sans cela l'exploitation des travailleurs ne cessera de perdurer et d'empirer, notamment sous la pression de formes d'organisation en flux tendu. Naturellement, en application de cette clause sociale, les inspections et les contrôles devraient notamment porter sur l'obligation d'un contrat de travail, assurant le respect de ces droits fondamentaux, ainsi que sur la vérification du paiement régulier des salaires incluant une protection sociale.

Cela dit, comme l'exemplarité ajoute toujours du poids dans la négociation, notamment internationale, la France s'honorerait à entreprendre une action énergétique en vue de l'éradication de la complaisance, pour mettre fin à l'exploitation particulière du travail humain constatée par tous. Aux derniers chiffres, près de 60 % des bateaux seraient sous pavillon de complaisance.

Le fait que le transport maritime croisse de 2,6 % l'an rend urgente l'action pour réformer les pratiques condamnées ici. A défaut, le seul effet de l'accroissement du trafic conduira à des catastrophes en face desquelles on ne pourra pas dire « nous ne savions pas ».

Le groupe Force ouvrière se fait l'écho de l'amertume et de la colère de ceux qui ont été victimes de l'*Erika*. Ces victimes sont quasi unanimes à dire qu'à leur endroit les choses n'ont pas été convenablement faites. Les plus maltraitées ont été les bénévoles.

Cette amertume des personnes les plus directement touchées et d'autres éléments concernant, par exemple, le « black-out » partiel de l'information par le groupe Total peuvent conduire à considérer que le projet d'avis présenté est insuffisamment critique même s'il est globalement acceptable.

La reprise du dossier par le Conseil économique et social dans un an devra avoir un intérêt autre que commémoratif.

En conclusion, le groupe Force ouvrière a voté l'avis.

### **Groupe de la coopération**

Cet avis est en pleine actualité, avec la catastrophe du chimiquier *Iévoli Sun*. Un an après le naufrage de l'*Erika*, nous pouvons mieux cerner l'ampleur du désastre occasionné. Les conséquences écologiques : les plages sont encore polluées malgré toutes les bonnes volontés. Les conséquences sociales et humaines : des entrepreneurs ont vu des années de travail anéanties. Les conséquences financières dépasseront, selon les dernières estimations, largement les plafonds d'indemnisation. La collectivité publique sera donc contrainte d'assumer l'essentiel des coûts. Ce constat a mis également en relief les limites des moyens mis à disposition, sans oublier le manque de formation de ceux qui doivent lutter contre ce genre de catastrophe, malgré la concentration de bonne volonté.

Nous pourrions aller plus loin pour protéger nos rivages maritimes. Les catastrophes ne sont pas l'exclusivité du pétrole et du chimique. On peut imaginer un incident mettant en cause des produits nucléaires. Il serait utile que l'Europe s'équipe de moyens pour lutter efficacement contre cette éventualité. C'est un problème difficile. Ce n'est pas une raison pour le passer sous silence.

Il est impensable que les rejets en mer ne soient pas détectables à l'heure où les satellites permettent d'ausculter la terre au mètre près. Il serait souhaitable que l'Europe se dote de ces moyens modernes d'observation. Le coût ne serait pas plus élevé que celui des dommages que l'environnement subit par manque de moyens préventifs.

Les ports d'Europe, y compris les ports de plaisance, doivent être équipés pour que dans des conditions optimales de rapidité et d'efficacité, les déchets des navires y soient déposés. Cela est urgent. L'important trafic qui transite par la Manche fait que, malgré radars et autres moyens de détection, les risques de catastrophes demeurent importants. Des installations devraient recevoir, dès l'entrée de la Manche, des pétroliers et autres navires à chargement dangereux. Le port d'Antifer, pourtant conçu à cet effet, n'atteint pas 25 % de sa potentialité. Cela serait une mesure de première importance et l'Union européenne pourrait accompagner des investissements qui protégeraient efficacement l'environnement, tout en assurant l'acheminement nécessaire des produits vers la totalité des pays d'Europe.

Enfin, il serait aussi important que pour les moyens de prévention et d'intervention soit créée une cellule opérationnelle commune avec la Grande-Bretagne.

L'écologie et l'humain doivent être entendus surtout que bien souvent les victimes subissent d'énormes dommages personnels qui compromettent leur avenir. La France a-t-elle profité comme elle aurait du le faire de son passage à la Présidence de l'Union européenne pour y faire passer les idées qui assureraient une meilleure protection de son domaine maritime ?

### **Groupe de la mutualité**

«*La mer n'est pas une poubelle*». Cette prise de conscience des peuples, le Conseil économique et social a contribué à la faire émerger et le groupe de la mutualité s'en félicite particulièrement. Il constate en effet que la prise de conscience concernant les pollutions marines de toutes sortes s'exprime avec de plus en plus de force dans les opinions publiques : le Conseil économique et social a fait clairement apparaître les comportements scandaleux de ceux qui, sous la bannière de la libre circulation sur les mers, détruisent sans vergogne le milieu naturel, mettant en danger la santé de l'ensemble des populations des rivages... et de toutes les autres ! Car, par delà les catastrophes qui frappent les esprits, on s'aperçoit que c'est un ensemble de comportements inadmissibles qui fleurissent en l'absence de contrôles coordonnés.

Cette prise de conscience fait apparaître ainsi que la dimension européenne est seule en mesure d'organiser une nouvelle législation, des contrôles adaptés ainsi que des sanctions efficaces, et que la France peut y jouer un rôle d'entraînement. Le groupe de la mutualité approuve l'objectif annoncé par l'avis

qui est d'obtenir une réorganisation complète du transport maritime de toutes les matières dangereuses, réorganisation dont les autorités européennes devraient prendre fermement l'initiative en appliquant les principes de transparence, de qualité et de responsabilité.

Enfin, il est salutaire que les responsables de cet état de fait constatent qu'un suivi régulier se met en place pour éviter que ce problème ne retombe dans l'oubli des méandres judiciaires, administratifs et législatifs. Cependant, c'est à moyen terme que l'on pourra évaluer l'efficacité des réformes des lois, des évolutions des états d'esprit, des coordinations nécessaires entre les Etats et des synthèses qui s'imposent dans chaque Etat pour aboutir à des règles claires en ce domaine. Il n'est donc pas étonnant que l'on enregistre, les premières années, une certaine lenteur de réactions, même si l'on ne peut s'en satisfaire. Le point du dossier des pollutions marines pourrait, de façon plus efficace, s'inscrire sans doute dans une périodicité annoncée de deux ou trois ans, afin de disposer d'assez de recul pour juger des progrès enregistrés.

Le groupe de la mutualité a voté cet avis car les principes de précaution, de prévention, de respect de l'Homme et de son environnement, font partie à l'évidence de la philosophie implicite de l'économie sociale.

#### **Groupe des personnalités qualifiées**

M. Jeantet : « Nous savons, à propos et au-delà du naufrage de l'*Erika*, l'importance qu'il faut attacher à l'avis de Charles Fiterman. Nous ne pouvons, M. le rapporteur qu'approuver votre souhait de voir appliquer des mesures d'urgence. Le Conseil économique et social joue ainsi son rôle à la fois d'alerte et de suivi en obligeant les pouvoirs publics et les acteurs concernés à agir vite et de façon plus déterminée, transparente.

Permettez-moi de revenir premièrement sur les aspects internationaux : la gestion internationale des espaces fait l'objet de strates de droits malheureusement divers. L'espace maritime ne semble guère échapper à cette réalité. Cette situation appelle certainement une réflexion future sur le droit international de l'environnement. Pour éviter par exemple, ne serait-ce qu'en ce qui concerne la mer, que l'on soit obligé de faire des tables de concordance entre la Convention de Genève du 29 avril 1958 et la Convention de Montego Bay adoptée le 30 avril 1982 et entrée en vigueur seulement en 1994 ! Une urgence est de donner à l'Organisation Maritime Internationale un rôle concret accru et surtout des moyens d'interventions réels. Le Gouvernement français, la Commission européenne s'honoreraient en demandant une harmonisation des dispositifs internationaux, une plus grande responsabilisation des Etats et des acteurs potentiellement pollueurs de la mer et la mise au point d'une sorte d'Interpol de la mer. Le système d'indemnisation international présente, quant à lui, des faiblesses particulières. On peut s'étonner aussi que la réglementation internationale autorise que des sociétés d'assurance prétendent internationales, installées dans des « pays » comme les Bermudes, soient autorisées à offrir leurs services aux transporteurs maritimes. Il serait temps que l'OMC et l'OMI mettent bon ordre dans tout cela.



Deuxièmement, sur les aspects européens : il faut, avec le rapporteur, souhaiter que le Conseil européen, dès le mois de décembre 2000, adopte les trois projets de directives et règlement présentés par la Commission et souhaiter aussi qu'Equasis soit doté de moyens importants afin de pouvoir établir une base de données incontournable sur les navires.

Troisièmement, et je voudrais ici insister sur les aspects français : en France comme dans de très nombreux autres pays du monde, la mer apparaît être une source de richesses, de plaisir et de loisirs, mais toujours et sans doute d'abord comme un écosystème complexe et fragile qu'il faut protéger autant que valoriser. Il faut se réjouir d'ailleurs que de nombreuses organisations d'économie sociale associatives jouent un rôle actif en ce sens qu'elles soient internationales comme WWF, Greenpeace, l'Union mondiale pour la nature, nationales ou locales. Mais la mer paraît chez nous, paradoxalement un peu trop oubliée au plan gouvernemental. Non pas qu'il n'y ait pas d'administrations s'en occupant, mais elles sont très dispersées, du coup il n'y a plus réellement de politique globale de la mer, ce qui affaiblit les effets des mesures envisagées ou prises par les uns ou les autres.

Pourquoi avoir abandonné le ministère de la Mer alors que celui-ci a existé sous une forme ou une autre ? La nécessité d'avoir une politique active de protection autant que d'exploitation de la mer appelle soit à la création d'une structure interministérielle permanente spécialisée, soit à un ministère à part entière regroupant toutes les administrations compétentes. Re-coordonner les actions concernant la mer correspond notamment à un souhait que tous les acteurs concernés soient conduits grâce à cela, aux côtés de l'Etat, des collectivités publiques, avec les corps intermédiaires nécessaires associations, coopératives, syndicats, à redonner une vision cohérente et citoyenne, durable et responsable, de ce que doit être le futur de la mer.

Il faut donc redonner une ambition maritime à la France, avec d'une façon ou d'une autre un organisme ou un ministère chef de file jouant le rôle de vigie, de recherche, mais surtout d'aménagement responsable des différentes activités issues de la mer ou liées à elle.

Votre avis, M. le rapporteur, doit être soutenu et voté. »

#### **Groupe des professions libérales**

Il y a un an notre assemblée s'était engagée à tirer le bilan des conséquences et des décisions provoquées par le naufrage de l'*Erika*, loin du tourbillon médiatique. Il s'en est fallu de peu pour que ce suivi programmé ne devienne un énième avis sur le naufrage, cette fois, de l'*Ievoli Sun*. Ce dernier naufrage d'une ampleur aussi catastrophique que les précédents a montré que l'impréparation, voire le flottement, dans le traitement des crises sont toujours de mise.

C'est pourquoi, par cet avis, nos rapporteurs tiennent à signaler que les décisions politiques ont bien été prises mais qu'elles ne connaissent pas encore de traductions concrètes, notamment en terme de moyens matériels et humains. Ils rappellent aussi que la sécurité maritime, en particulier pour le transport des matières dangereuses, nécessite une gestion commune, au moins à l'échelle

européenne. Dès lors, il nous appartient de convaincre certains de nos partenaires européens, qui doutent encore de l'efficacité de mesures plus contraignantes en matière de sécurité maritime.

Le groupe des professions libérales partage toutes les préconisations contenues dans cet avis, plaçant au premier chef de celles-ci la définition des responsabilités, qui seule conduira à une responsabilisation de l'ensemble des acteurs. En attendant de mettre en place cette chaîne de responsabilité, notre groupe insiste sur la nécessité d'indemniser au plus vite les victimes des récents naufrages, quels que soient les secteurs concernés. Cette indemnisation implique d'ailleurs de réaliser rapidement une évaluation sur les dommages environnementaux et dits collatéraux.

C'était d'ailleurs l'objet de notre dernière déclaration qui soulignait l'urgence de traiter la question du risque sanitaire. Parce qu'il est important d'apporter une réponse à la question des risques encourus par les bénévoles et les populations avoisinantes, et d'en assurer un suivi médical par des études de métréologie. Parce qu'il est également important, pour des raisons environnementales et en terme de santé humaine, de traiter la question du stockage des déchets, comme le montrent d'autres crises en d'autres lieux.

Comme l'indique cet avis, rendez-vous est pris pour traiter de ces questions dans une future saisine d'ici un an. Prenant acte de cette intention, le groupe des professions libérales a voté sans réserve le projet d'avis et se félicite de l'unanimité de notre assemblée.

### **Groupe de l'UNAF**

Le groupe de l'UNAF a pris connaissance avec intérêt de l'avis sur le suivi du naufrage du pétrolier *Erika*, un an après. Il s'était plus particulièrement préoccupé, lors de cet accident, des effets qui concernent directement la vie, la santé des personnes et les mesures de prévention indispensables pour éviter la réédition de tels événements qui perturbent de façon grave les écosystèmes de vastes régions, menaçant ainsi l'activité des hommes dans des domaines aussi majeurs que ceux de la pêche, le tourisme, les zones de conchyliculture et d'ostréiculture, les fermes d'élevage de poisson, etc ...

Si, avec le temps, il a été possible de donner une évaluation des coûts des sinistres et un jugement sur l'efficacité des mesures pour dépolluer les côtes, on peut s'attendre à les réviser, car leurs effets se feront sentir aussi à long terme et ce, malgré le dévouement exceptionnel des bénévoles ou des professionnels engagés dans ce combat.

On peut cependant constater avec satisfaction une prise de conscience de plus en plus forte et générale qui ne peut que se traduire par un renforcement des mesures d'ordre législatif pour éviter que de tels accidents ne se renouvellent, et par une application stricte des mesures de prévention.

Le groupe de l'UNAF réitère ses préconisations en conformité avec l'avis précédent concernant la responsabilité des dommages, grâce à l'application du principe pollueur-payeur, tant pour les incidences économiques que sociales et environnementales. Il est, par ailleurs, nécessaire de renforcer de façon stricte le

pouvoir de contrôle de l'Etat, en étroite concertation avec l'Union européenne, et de s'en donner les moyens.

Le groupe de l'UNAF soutient les propositions formulées par l'avis, tant pour ce qui concerne les mesures à prendre pour faire face aux risques, qui engagent nos partenaires de l'Europe et la solidarité internationale, mais aussi l'adoption par notre pays d'une politique active et efficace permettant l'éradication des facteurs de crise. Il approuve également les objectifs à atteindre le plus rapidement, de transparence, de qualité, de responsabilité et d'information rapide des populations sur les risques encourus et les moyens de lutte mis en œuvre.

Le groupe de l'UNAF a voté l'avis positivement.

### **Groupe de l'UNSA**

*L'Erika*, un an après : quel bilan peut-on en tirer ? Un bilan plutôt mitigé.

L'UNSA partage le constat établi par l'avis : traitement de la pollution, difficultés rencontrées pour l'évaluation des coûts économiques et surtout environnementaux, problèmes d'indemnisation, coûts restant à la charge de l'Etat, dysfonctionnements et manque de moyens pour prévenir et faire face aux catastrophes.

Ce constat met en évidence la validité des propositions faites par notre Assemblée en mars dernier. Ces propositions restent d'actualité car elles n'ont été suivies que de très peu de décisions concrètes. Le *Ievoli Sun* l'a malheureusement prouvé !

On notera les quelques mesures prises au niveau national :

- l'amélioration des moyens d'action de l'Etat en mer ;
- l'amélioration de l'organisation du dispositif de prévention et de lutte ;
- le soutien au pavillon français ;
- l'inscription dans le projet de budget de moyens en augmentation pour la sécurité maritime.

Néanmoins, et à titre d'exemple, les inspecteurs de la sécurité maritime, malgré la programmation de créations d'emplois, resteront en nombre inférieur à ce qui existe déjà en Grande-Bretagne ou en Espagne.

L'ensemble de ces mesures reste limité et ne peut être efficace sur le long terme que dans le cadre européen.

Au niveau de l'Union européenne, la Présidence française avait placé la sécurité maritime parmi ses priorités. Or, les directives et les réglementations qui s'imposaient, et dont le texte fait état, sont encore au niveau de projets car elles ne seront soumises au vote qu'en décembre. L'UNSA partage le souhait de l'avis qu'elles ne soient pas édulcorées d'autant plus que le Conseil des ministres des transports, présidé par M. Jean-Claude Gayssot, a déjà pris des positions très en recul par rapport à celles de la Commission. Sur ce point, l'avis fait preuve d'un trop de complaisance à l'égard du gouvernement français.

En ce qui concerne les propositions sur les mesures immédiates à prendre, la transparence, la qualité, la responsabilité, l'UNSA les partage à quelques réserves près.

Plus particulièrement, elle réitère son adhésion à la proposition d'un ministère de la Mer au niveau national, et exprime son accord à celle de la création d'une Agence de sécurité maritime européenne, gage de meilleure efficacité.

Pour ce qui est de la responsabilité : « la définition d'une chaîne de responsabilité concernant l'ensemble de tous les opérateurs » reste une formule trop imprécise. En mars dernier, l'UNSA déclarait : « *la responsabilité des intervenants doit être identifiée* », en ajoutant que celle du propriétaire de la cargaison devait être clairement définie. Ce principe simple, sur lequel les Américains ont déjà tranché, obligerait les compagnies propriétaires de produits dangereux à la plus extrême prudence dans leurs affrètements. De plus, ce serait une garantie pour que la collectivité publique dans son ensemble ne soit pas contrainte d'assumer l'essentiel des coûts qu'ils soient économiques ou environnementaux .

La dernière proposition consistant à poursuivre le suivi et à dresser un nouveau bilan de l'évolution des suites de la catastrophe nous agréée, à condition qu'il soit plus consistant.

Malgré le manque de fermeté dans la formulation de certaines propositions, l'UNSA a voté l'avis.