

TRANSPORT *les règles de sécurité maritime sont renforcées*

L'Europe traque les bateaux voyous

Etel ; Nathalie Bougeard

« Avec la mise en place du programme européen de surveillance globale du trafic maritime, de l'entrée du Pas-de-Calais à la sortie du golfe de Gascogne, nous serons bientôt en mesure de tout savoir sur les bateaux naviguant dans nos eaux », s'est félicité Jacques Barrot, commissaire européen aux Transports à l'occasion d'une visite au Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Atlantique (Crossa) d'Etel dans le Morbihan.

De fait, mis en place depuis octobre dans les cinq Crossa français et dans les ports autonomes du Havre et de Bordeaux, le logiciel trafic 2000 est en cours d'installation en Grande-Bretagne, en Allemagne et en Espagne. Cette base de données recense tous les navires bannis des eaux européennes et ceux inscrits sur liste noire. « Le bannissement est une mesure efficace. Quant à la liste noire, elle permet de surveiller de très près les inscrits », indique Morgan Bourhîs, chef des opérations à Etel.

Pour preuve, les 84 traces de



Le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Atlantique (Crossa) d'Etel, dans le Morbihan, sera bientôt en mesure de repérer tous les bateaux bannis des eaux européennes. (Photo F. Destoc/U Télégramme.)

pollution par hydrocarbure repérées en 2004 par le Crossa et les actions judiciaires engagées. « Les risques de marée noire ont réellement diminué », souligne Jacques Barrot. Cela n'aurait pas pu se faire avec des accords intergouvernementaux, une législation européenne était nécessaire. »

Il reste quand même beaucoup à faire. Victime à plusieurs reprises de marées noires, la France est moteur dans le domaine de la sécurité maritime.

explique-t-il, j'ai posé la question à tous les ministres des Transports. Beaucoup d'États membres sont extrêmement réservés à l'idée de parler d'une même voix à l'OMI. »

Dominée par les grands armateurs dont les navires battent souvent pavillon de complaisance, l'OMI obéit à des règles moins contraignantes que celles édictées par l'Europe et elle ne dispose pas des moyens pour les faire appliquer.

Toutefois, Jacques Barrot attend beaucoup de la préparation des mesures Erika 3. Après les règles d'indemnisation et de sanction

traitées dans les précédents « paquets », le commissaire européen veut responsabiliser tous les maillons de la chaîne de transport et, notamment, les fameuses sociétés de classification des navires, « Il faut favoriser les bonnes et progressivement, mettre de côté les autres », estime-t-il.

Pour François Goulard, seule une procédure d'agrément permettrait de faire le ménage. Enfin, après la création en 2003 de l'Agence européenne de sécurité maritime, la constitution d'un corps commun de garde-côtes reste d'actualité.

Mais au sein de l'Union européenne, tous les États ne montrent pas le même enthousiasme. Malte, Chypre et la Grèce ont été très réticentes lorsqu'il a fallu adopter un cadre de sanction pour les pollutions. Et quand François Goulard, secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, demande à ce que l'Union européenne soit représentée au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), Jacques Barrot se montre pessimiste. « La semaine dernière.