

10/13 MAI 2011
BREST FRANCE
LE QUARTZ
CENTRE DE
CONGRÈS



MARITIME SECURITY AND SAFETY: TOWARDS SAFER AND CLEANER SEAS

saferseas

POUR DES MERS PLUS SÛRES ET PLUS PROPRES

CONFERENCES
WORKSHOPS
SALON
PROFESSIONNEL

Brest
la mer
par excellence

SEANCE D'OUVERTURE





Séance d'ouverture

SEANCE D'OUVERTURE

SAFER SEAS 2011



Message vidéo de Thierry MARIANI

Secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, chargé des Transports



Éléments biographiques

Cursus

Diplômé de l'Institut d'Etudes des Relations Internationales de Paris

Fonctions électives

Député du Vaucluse, depuis 1993

Conseiller régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, de 1992 à 1993 et depuis 2004

Maire de Valréas, de 1989 à 2005

Conseiller général du Vaucluse, de 1988 à 2001

Vice-président du Conseil général du Vaucluse, de 1992 à 2001

Autres fonctions

Représentant spécial de la France pour l'Afghanistan et le Pakistan, de juillet 2009 à janvier 2010

Mesdames, Messieurs,

Tout d'abord, je voudrais vous prier de bien vouloir excuser mon absence. Cela aurait été un grand plaisir pour moi si j'avais pu être à vos côtés pour l'ouverture de cette conférence. Malheureusement le Premier Ministre a décidé de réunir à Paris, au moment où je vous parle, le comité interministériel de la sécurité routière ; je pense que chacun comprendra que je sois obligé, vues mes fonctions, de participer à cette réunion aux côtés du Premier Ministre.

Je suis évidemment désolé de devoir différer ce déplacement, cette conférence « Pour des mers plus sûres et plus propres » ne pouvait effectivement que susciter mon intérêt. Je tiens à vous assurer d'une prochaine visite à Brest à très court terme, il s'agit en effet pour moi d'un déplacement auquel j'accorde une importance cruciale.

Le Préfet du Finistère, le Secrétaire Général de la Mer et le Directeur des Affaires Maritimes auront l'occasion d'y revenir, mais je veux simplement à travers ce message vidéo vous dire que je sais, bien sûr, l'importance économique que constituent pour notre pays l'essor du commerce maritime et le développement de l'exploitation des ressources naturelles de la mer.

Je me réjouis à cet égard de constater que le pavillon français est aujourd'hui un des plus sûrs et des plus performants au monde, c'est d'ailleurs ce que disent les anglo-saxons eux-mêmes. Il rassemble une flotte de qualité, jeune, diversifiée, dont je veux saluer le dynamisme, et cela bien sûr en dépit des affres de la crise économique que nous avons tous traversée.

L'enjeu le plus déterminant pour les prochains mois, vous le savez, c'est la mise en œuvre du paquet Erika 3. Cet ensemble de textes européens est relatif au renforcement de la sécurité maritime en Europe. Ces mesures très ambitieuses ont été portées par la France, et notre pays doit bien sûr rester pionnier dans leur mise en œuvre.

Je souhaite pour cela la mobilisation de tous les acteurs, qu'il s'agisse de l'administration maritime ou des opérateurs de transport maritime, afin que dès la fin de cette année, l'ensemble de ce dispositif soit mis en place dans le droit français.

Je suis également très attentif au renforcement de la lutte contre la piraterie, et la répression des actes de pollution volontaire, perpétrés par les navires voyous.

Je voudrais également vous annoncer deux mesures qui concernent plus particulièrement la ville de Brest et son département. Tout d'abord la modernisation du CROSS CORSEN : les CROSS, services des Affaires Maritimes, sont placés sous ma responsabilité. J'entends qu'ils répondent tous aux exigences les plus récentes en matière de sécurité et de surveillance maritime.

D'autre part le dépôt d'une loi sur les navires abandonnés. Vous le savez, nous sommes aujourd'hui démunis pour faire face à ces navires oubliés avec leur équipage par des armateurs peu scrupuleux. Je veux que nous puissions désormais les saisir.

Enfin je sais que beaucoup d'entre vous sont inquiets du retrait du remorqueur de haute mer que nous co-affrétons dans la Manche avec les britanniques. J'aimerais les rassurer : dès septembre, le remorqueur de La Rochelle, l'Abeille Languedoc, sera déplacé à Dunkerque pour être en mesure d'intervenir en cas d'accident ou de crise majeure dans ce qui reste l'un des détroits les plus fréquentés au monde.

En attendant d'avoir le plaisir de vous retrouver, je suis certain que vos travaux contribueront à faire progresser notre réflexion commune dans des domaines essentiels à l'avenir de notre pays, je vous souhaite une bonne réunion et je vous renouvelle mes excuses pour cette absence bien involontaire.

Allocution de François CUILLANDRE

Maire de la Ville de Brest, Président de Brest métropole océane

Éléments biographiques

Cursus

Docteur en droit, titulaire d'un DESS d'administration locale et diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris. Ancien élève de l'École nationale des Impôts. Ancien auditeur de l'IHEDN, Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale.

Fonctions électives

Maire de Brest et Président de BMO depuis 2001
Conseiller Régional de Bretagne (1998- mars 2001)
Député du Finistère (1997-2002)
Conseiller municipal (1997-2001)
Adjoint au maire de Brest (1989-1997)

Autres fonctions

Chargé de cours de droit public à l'UBO depuis 1985.
Chargé de mission au cabinet de Louis Le Pensec, ministre des DOM TOM (1988-1993).
Membre de la Commission présidée par Jean-Yves Le Drian pour l'Assemblée Nationale pour le rapport sur le "Naufrage de l'Erika".
Deuxième président de « Vigipol », ex syndicat Amoco-Cadiz.



Mesdames, Messieurs, chers amis

Je voudrais tout d'abord remercier le Ministre pour ses deux propositions, l'une concernant le CROSS CORSEN, puisque nous étions un peu inquiets quant à l'avenir de cet établissement, et d'autre part concernant les navires abandonnés : nous sommes ici aux premières loges.

Je voudrais vous souhaiter à toutes et tous la bienvenue à Brest, dans une ville qui est en plein travaux et vous voudrez donc nous excuser des quelques désagréments que cela peut vous occasionner. Nous sommes en train de construire une première ligne de Tramway, 14.5 km, mais la ville sera ensuite tellement belle que je vous invite à y revenir.

La ville de Brest est heureuse d'accueillir une nouvelle fois cette manifestation inscrivant notre territoire parmi les grands acteurs de la politique maritime internationale. Il est certain que du point de vue géographique, ce territoire est à la pointe de l'Europe, à son extrémité. Mais comme le montre la variété et l'ampleur de notre assemblée aujourd'hui, la pointe Bretagne sait être au centre d'enjeux qui dépassent les frontières de l'Europe.

Je ne vais pas revenir sur l'importance de ces enjeux qui irriguent les problématiques portées par la mondialisation. Nous les connaissons. Nous nous y confrontons à différentes échelles qu'elles soient économiques, stratégiques ou environnementales. La question est simple : « comment faire ? », comment faire pour des mers plus sûres et plus propres ? Comment faire pour allier les intérêts de chacun et ceux des océans ? Comment gérer au mieux un espace aussi riche que fragile ?

Un début de réponse est sans doute ici dans la volonté de croiser les regards et les expertises, dans une volonté de ne pas se satisfaire de compromis trop hâtifs et médiocres mais, au contraire, dans celle de mailler les problématiques particulières et d'apporter les solutions communes les plus pertinentes. La volonté européenne d'une politique maritime intégrée a été fortement affirmée ces dernières années. Elle recoupe aussi judicieusement celle des nations des différents continents d'amplifier les coopérations internationales et les partenariats institutionnels. C'est donc bien dans ce contexte que se situe la 3^e édition de Safer Seas, Safer Seas 2011. Je veux saluer chaleureusement les représentants de la Chine, du Mexique, des Etats-Unis, du Viet Nam, de l'Argentine, du Canada, de la Russie et des Pays de l'Union européenne qui honorent notre manifestation de leur présence. Je pense aussi à nos villes jumelles Kiel et Qingdao fortement représentées cette semaine avec qui nous partageons bien des préoccupations de cet ordre.

Je crois que nous nous retrouvons toutes et tous ici autour de cette question, « comment faire? ». Cette véritable passion du « comment » ne doit pas pour autant nous faire oublier une autre question, qui pourrait sans doute nous aider dans la recherche de réponses. C'est la question du « Pourquoi? ». Pourquoi des mers plus sûres et plus propres ? Elle semble simple mais peut être a-t-on tendance parfois à l'oublier devant son évidence.

Plus qu'ailleurs Brest et la pointe Bretagne sont sensibles à ces deux questions :

- par son histoire faites de conquêtes et de découvertes à travers le monde,
- par les catastrophes écologiques qui ont durement touché ses côtes,
- par la sensibilité aux changements climatiques dont il serait irresponsable de nier l'importance,
- mais aussi par le nombre et la diversité des acteurs publics et privés implantés ici et directement engagés pour la gestion ou la préservation des océans au niveau local comme au niveau international.

Brest joue pleinement son rôle de métropole maritime et responsable en conviant celles et ceux qui souhaitent à la fois prévenir et passer à l'action en faveur de mers plus sûres et plus propres.

Elle le joue aussi au quotidien : samedi dernier, un vraquier a été arraisonné et conduit au port de Brest, suspecté d'un dégazage de grande ampleur. Ils sont plus de 250 bateaux à utiliser le rail d'Ouessant tous les jours, sur l'une des plus grandes routes maritimes au monde, à quelques milles de nos côtes.

Vous comprendrez naturellement l'attachement que je porte à l'action coordonnée que nous devons avoir en mer. La volonté d'optimiser, de rationaliser et de moderniser notre action ne doit pas se traduire par un démantèlement du service public de l'Etat. Ce serait un non sens. L'action de l'Etat est indispensable. Comme l'est la collaboration entre les Etats pour gouverner l'espace maritime. Les collectivités sont attentives et investissent au côté de l'Etat. Durant ces journées vous aurez l'occasion de découvrir « Vigisat », une plateforme satellitaire dédiée à la surveillance maritime et financée par les collectivités bretonnes. L'action des Etats est aussi liée à celle de l'Europe. En 2007, lors de la dernière édition de Safer Seas, le commissaire BAROSSO nous avait présenté les bases et les ambitions de la future politique maritime intégrée. Cet élan a permis de mettre en mouvement les Etats et les acteurs de la mer. Pour les prochaines années, en particulier pour la nouvelle génération de fonds européens à partir de 2013, je crois qu'il est temps de mettre en pratique nos ambitions européennes pour la sûreté et la sécurité en mer en déclinant ces fonds par grand bassin maritime. Cette proposition aura un large écho positif à la pointe de la Bretagne, territoire d'action et de vigilance désormais reconnu. A ce titre, Brest métropole océane, située à la pointe atlantique de l'Europe mais aussi de la deuxième nation maritime au monde jouera donc pleinement son rôle dans l'avenir.

Mesdames et messieurs,

Puisque que c'est à terre que se règlent les problèmes qui se posent en mer, autant les traiter sur une terre qui connaît bien la mer. Je souhaite que parmi les réponses que nous apporterons durant ces 4 jours se dressent aussi de nouvelles perspectives pour la connaissance de l'environnement marin, la surveillance, la maîtrise des technologies les plus avancées et une prévention qui soit source d'enrichissement collectif et surtout d'actions concrètes.

Merci encore et bienvenue à Brest.

Allocution de Pascale MAHE

Vice-présidente du Conseil Général du Finistère



Éléments biographiques

Fonctions électives

Conseiller Général de Brest – La Cavale Blanche – Guilers – Bohars
Conseillère municipale de Guilers

Autres fonctions

Vice-présidente du Conseil général pour le Pays de Brest
Membre de la commission permanente
Membre de la commission enfance, jeunesse, famille

Mesdames, Messieurs, bonjour

Permettez moi de m'associer à François CUILLANDRE pour vous souhaiter à tous la bienvenue en Finistère, et en particulier la bienvenue aux élus et aux représentants des délégations étrangères. Je voudrais pour commencer excuser Pierre MAILLE, Président du Conseil Général, qui n'a pu être parmi nous aujourd'hui et qui m'a donc confié la mission de participer aux allocutions de cette conférence internationale, en tant que Vice-présidente pour le Pays de Brest.

Je tiens tout d'abord à remercier la Communauté Urbaine de Brest en la personne de son Président, Monsieur François CUILLANDRE, pour la qualité de l'organisation de cette rencontre internationale dédiée à la sécurité et à la sûreté maritime. Je souhaite la bienvenue à tous les représentants des organisations intergouvernementales et internationales qui nous font l'honneur d'être parmi nous.

Il s'agit en effet de la troisième édition – la dernière remontant à octobre 2007 après la première édition de 2002. Cette manifestation internationale vient confirmer, s'il en était encore besoin, la place incontournable du Finistère et de Brest en particulier, comme lieux de réflexions et lieux d'actions pour appréhender les multiples enjeux liés à l'espace maritime international.

L'actualité récente avec le dégazage sauvage d'un cargo au large d'Ouessant la semaine dernière nous rappelle l'acuité de la sécurité maritime et la nécessité des systèmes de contrôle pour répondre de façon concertée aux pollutions marines. Nous devons continuer à mobiliser nos forces et nos savoir-faire respectifs pour renforcer l'action publique en mer.

Le Département du Finistère que je représente est aux avant-postes des activités et des préoccupations liées à la mer. Avec plus de 1 000 km de côtes, le Finistère est le premier des départements maritimes en France. Au fil du temps, nous avons développé une culture maritime particulièrement forte. Notre savoir-faire dans le domaine de la prévention et de la sécurité des mers est particulièrement important et reconnu ; il s'est développé, hélas, au gré des catastrophes maritimes qui ont touché directement nos côtes et nos espaces.

Je voudrais rappeler le rôle tout à fait majeur des collectivités locales françaises, et en particulier celui du Conseil général du Finistère, dans l'aménagement de notre espace maritime. De par sa compétence en matière portuaire, le Conseil général a fait de la sécurité maritime un projet stratégique à part entière, sous différentes formes, que je tiens à rappeler succinctement.

- Contribuer à la sécurité maritime en soutenant fortement la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) pour permettre la mise en œuvre des moyens opérationnels pertinents en matière de sauvetage de vies humaines ;

- Contribuer à la lutte contre les produits polluants et renforcer le dispositif d'intervention français en apportant un soutien majeur au Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) ;

- Améliorer la sécurité et la performance environnementale des navires de pêche en aidant les acteurs de la filière à se moderniser et à réduire leur consommation énergétique notamment ;

- Elaborer une réglementation spécifique relative à la sûreté maritime dans les espaces portuaires, notamment pour le port de Roscoff en raison du trafic transmanche.

Le Finistère est aussi un département pionnier en matière de recherche et d'innovation. Il occupe le 5ème rang national en nombre de chercheurs : 70% de la recherche nationale française dans le domaine maritime est effectuée sur son territoire, dont 60% du potentiel de la recherche et développement se situe dans le seul bassin brestois.

Le pôle d'excellence Mer Bretagne à vocation mondiale rassemble des acteurs de la recherche et de l'industrie dans les domaines des sciences et des techniques marines. Il vise à assurer à la Bretagne un positionnement de leader, solide et durable, dans des activités émergentes qui correspondent à des enjeux majeurs pour notre pays, au premier rang desquelles la sécurité maritime, les biotechnologies et les énergies marines.

L'internationalisation renforcée des échanges commerciaux et la prise de conscience accrue des changements climatiques nécessitent des coopérations fortes en matière de gestion des territoires maritimes. Le Conseil général est très attaché à ces questions et mobilise ses moyens pour apporter sa contribution.

Ainsi compte tenu des évolutions récentes, notamment dans le domaine des sciences et techniques de l'information, de nouvelles perspectives s'offrent à nous en matière de connaissance et d'exploitation durable des mers et des territoires maritimes. C'est ainsi que le Conseil général du Finistère a saisi cette opportunité en s'engageant dans le projet européen LITTO 3D. Cette démarche doit aboutir à la réalisation d'une cartographie numérique de l'ensemble du littoral finistérien qui nous permettra à terme d'anticiper la gestion des risques et d'avoir une connaissance très précise des conséquences de l'élévation des eaux due au réchauffement climatique. C'est un pas supplémentaire franchi vers une politique d'aménagement du territoire globale et partagée.

Cette rencontre internationale de premier plan représente une formidable opportunité pour tous les acteurs de la vie maritime internationale de faire le point sur les innovations technologiques actuelles et futures au service de mers plus sûres et plus propres. Dans ce domaine, il nous faut agir collectivement, depuis les collectivités locales jusqu'aux instances internationales en passant par les Etats nationaux. Il en va de l'avenir de notre planète et de l'équilibre de notre écosystème.

Dans ce domaine, les attentes sont particulièrement fortes et légitimes en ce début du XXIème siècle qui a connu de nombreuses catastrophes naturelles. Les scientifiques ont mis en exergue des changements océanographiques, climatiques, météorologiques, sismiques et environnementaux pour nous alerter sur les risques et les mesures à prendre en cas de catastrophe. Il nous faut donc faire preuve d'audace et d'anticipation pour nous projeter et faire face à ces nouveaux défis. Je vous assure du soutien entier du Conseil général du Finistère dans cette recherche et vous souhaite de riches et fructueux débats.

Je vous remercie de votre attention.

Allocution d'Isabelle THOMAS

Vice-présidente du Conseil Régional de BretagneÉléments biographiques**Fonctions électives**

Septième vice-présidente chargée de la mer et de la protection du littoral

Conseillère municipale de Saint-Malo

Autres fonctions

Membre de la Commission économie

Mesdames et Messieurs,

Au nom du Président du Conseil Régional de Bretagne, Monsieur Jean-Yves LE DRIAN, je voudrais tout d'abord vous souhaiter la bienvenue en Bretagne, région maritime « de corps et d'esprit ».

Pour la Bretagne en effet, la sécurité maritime n'est pas un débat abstrait, ni une contrainte théorique, c'est une réalité physique et quotidienne, imposée d'abord par sa géographie : 2700 km de côtes fréquentées par un trafic dense, très serré sur le rail d'Ouessant, trafic de contournement mais qui croise également le trafic transmanche, augmentant ainsi le danger. Réalité géographique renforcée au cours des siècles par une activité économique maritime : la pêche, le transport, demain les énergies marines.

La Bretagne est un territoire soumis plus que d'autres aux aléas et aux dangers de la navigation. Chaque année, la Bretagne déplore la perte de vies humaines en mer, les accidents ou incidents maritimes se traduisent souvent par des pollutions de natures et de gravités différentes, et si la Région n'a pas de compétence propre en matière de sécurité maritime, elle ne peut occulter cette réalité qui atteint le cœur de son territoire en s'en prenant à ses hommes comme à ses rivages.

La Région Bretagne n'est pas seulement légitime lorsqu'elle fait entendre sa voix en faveur de la sécurité maritime, elle porte aussi une responsabilité dans ce domaine. C'est pourquoi partout où des décisions doivent être prises, à Bruxelles ou à Paris, la Bretagne se mobilise pour renforcer et faire progresser les mesures de sûreté et de sécurité.

Le rôle de la Bretagne s'est déjà inscrit au niveau européen. La Bretagne y est identifiée comme une région motrice sur le thème de la sécurité, elle y mène régulièrement des actions, comme elle l'a fait pour faire aboutir le paquet ERIKA 3 dont elle se réjouit de l'adoption en 2008.

Ce qui ne nous a pas empêché de souligner les faiblesses relatives des décisions finalement validées, sortes de modèles réduits des engagements initialement annoncés. La France a annoncé en janvier dernier la transposition des mesures de ce paquet, le Ministre en parlait à l'instant, c'est une étape importante qu'il faut saluer, non sans toute fois s'étonner du temps qu'il aura fallu entre les propositions formulées en 2005 par la Commission et leurs déclinaisons par les Etats membres : 7 ans, c'est beaucoup trop long. Toutefois, la Bretagne poursuit avec les autres régions européennes son engagement en faveur de la sécurité à travers l'initiative ERIKA 4 de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes.

C'est aussi dans cette logique d'aiguillon politique que le Conseil Régional de Bretagne s'est engagé comme partie civile dans les procès consécutifs au naufrage de l'ERIKA. La Région a favorablement accueilli l'arrêt rendu par la Cour d'Appel de Paris car celui-ci, et c'est le point central, a fait progresser le droit tant sur le préjudice écologique que sur la responsabilité des différents opérateurs.

Dès 2008, les Présidents LE DRIAN et AUXIETTE des Pays de Loire signaient dans Le Monde une tribune intitulée « L'argent ne peut pas se substituer au droit ». La chronique commençait en ces termes : « *Les collectivités locales ne mènent pas une action contre TOTAL pour obtenir seulement réparation des préjudices, elles veulent créer une jurisprudence contre les catastrophes écologiques et faire progresser la sécurité du transport maritime* ». Cette chronique répondait alors à une proposition faite par TOTAL de transaction financière avec les parties civiles. Aujourd'hui, c'est la société de classification qui propose de verser aux parties civiles des dommages et intérêts. Mais attention, sous réserves qu'elles se retirent du procès en cassation! Faut-il leur rappeler que ce ne sont pas les collectivités qui sont allées en cassation, mais bien les personnes condamnées par le tribunal? La Bretagne et les autres régions souhaitent ardemment que la Cour de Cassation ne revienne pas sur les décisions de la Cour d'Appel. Notre cap n'a pas changé, ne changera pas, que ce soit face à RINA ou à TOTAL, l'argent ne peut pas se substituer au droit.

C'est avec la même résolution et pour les mêmes objectifs que, par solidarité avec les régions maritimes, la Bretagne a décidé d'être présente dans les procès du Prestige.

D'autres combats appellent notre attention, notamment celui des contrôles réalisés sur les navires qui fréquentent nos ports.

Le naufrage de l'ERIKA avait montré les défaillances du système. Des efforts ont été accomplis depuis sur les contrôles au port comme sur l'encadrement des sociétés de classification. Toutefois, nous manquons d'hommes et de moyens technologiques adaptés pour passer à un niveau supérieur de sécurité. C'est pourquoi la Région Bretagne, dans le cadre du Grenelle de la Mer, avait demandé un effort particulier en faveur des moyens de contrôle dans les ports, notamment en dotant l'administration du personnel nécessaire.

Nous regrettons de n'avoir pas été suffisamment entendus, et je voudrais souligner que ce personnel est aussi nécessaire pour contrôler le respect des conditions de vie et de travail à bord. Tous les rapports après incidents du Bureau Enquête Accident ou de son homologue britannique, le MAIB, le confirment : l'équipage reste le principal élément de sécurité du navire. Equipage qui en paye parfois lourdement le prix : il y a une semaine à peine, un homme a vu ses deux jambes sectionnées par une aussière d'amarrage à Saint-Malo.

Autre enjeu que la Bretagne souhaite citer : celui des moyens d'intervention en Manche.

Dans le cadre de la politique de réduction des dépenses publiques mise en place par le gouvernement de David CAMERON, en quelque sorte la RGPP britannique, le Royaume-Uni a décidé de ne plus affréter le remorqueur de haute mer qui assurait le secours en Manche, le Ministre le rappelait. Cette décision effective à partir de septembre 2011 doit faire l'objet d'une contestation affirmée par la France qui ne peut en aucun cas se résoudre par un redéploiement de son dispositif d'intervention en positionnant à Dunkerque le remorqueur Abeille Languedoc actuellement à La Rochelle. Il n'est pas envisageable, en tout cas dans la durée, de déshabiller le Golfe de Gascogne pour habiller la Manche.

De la même manière, la Bretagne souhaite alerter sur l'interprétation que je qualifierais d'abusives de l'Article 228 de la Convention de Montego Bay. Si cette disposition peut se concevoir comme protection des capitaines dans certains cas, elle ne peut en revanche donner lieu à l'impunité en cas de dégazage délictueux qui constitue bien un préjudice pour les territoires à proximité desquels ils ont été commis, et non dans le pays du pavillon. C'est pourtant ce qui s'est produit à plusieurs reprises.

Mais si le rôle politique de la Bretagne, trop souvent touchée par les marées noires, conduit inéluctablement à ces combats, il ne se limite pas à cette mission d'interpellation. Les régions assument leur part de responsabilité, et il existe une vraie place pour les collectivités comme pour l'échelon régional en matière de sécurité maritime. Timidement avancée dans la réglementation POLMAR en 2002, la question du rôle des collectivités autres que les communes doit être posée, à fortiori dans un contexte de réforme des collectivités territoriales. La Bretagne propose quelques pistes de partenariats utiles des régions comme accompagnatrices actives des acteurs de la sécurité maritime.

Accompagnatrices d'abord de la sécurité humaine ; dans ce domaine la Région Bretagne intervient concrètement pour la sauvegarde de la vie humaine dans le cadre de la convention signée entre la région et la SNSM. Si la région n'a pas vocation à avoir ses propres moyens, elle peut en revanche apporter son soutien au principal opérateur du sauvetage. La Bretagne a conclu en juin 2010 un accord de coopération dans lequel nous engageons 500.000€ sur trois ans autour de trois actions principales : les embarcations, les abris, la formation des bénévoles. Dans le même domaine, nous avons le projet de travailler avec la Préfecture Maritime de l'Atlantique à une opération de sensibilisation des usagers de la mer, principalement d'ailleurs des usagers occasionnels, sur les risques et les bons réflexes en matière de navigation.

Accompagnement aussi dans la prévention des risques et les conditions de travail, je le disais tout à l'heure, le premier élément de sécurité, c'est l'équipage : il faut s'assurer que celui-ci travaille dans des conditions qui limitent les risques d'accidents, dans un secteur où l'accidentologie au travail est la plus importante. A ce titre, la Bretagne a renouvelé en 2011 son partenariat avec l'Institut Maritime de Prévention basé à Lorient. Nous engageons 300.000€ sur trois ans pour faire progresser la gestion des risques dans le secteur de la pêche et du transport.

Dans le même ordre d'idée, la Bretagne travaille à l'accompagnement du renouvellement d'une flotte de pêche vieille de 26 ans en moyenne en Bretagne, devenue accidentogène, mais je rassure le représentant de Mme DAMANAKI, dans le respect de la sacro-sainte euro-compatibilité.

Dans le domaine de la lutte contre les pollutions marines, le positionnement de la Bretagne est simple : elle intervient en soutien des collectivités locales qui sont en première ligne, à savoir les communes et leurs groupements. C'est dans ce cadre que la Région participe au projet ARCOPOL dont l'objectif est de développer des outils pour aider les élus locaux à faire face à ces pollutions accidentelles qui affectent leur territoire. Ce projet européen a permis de développer des outils au niveau de l'espace Atlantique, outils que nous allons diffuser auprès des élus locaux en partenariat d'ailleurs avec une autre région française, la Région Aquitaine.

A cet égard, je tiens à saluer la collaboration mise en œuvre avec la Préfecture Maritime de l'Atlantique, et nous souhaiterions qu'une collaboration de même nature se développe avec les services de la lutte à terre, Préfecture et DDTM. Les outils du projet ARCOPOL nourrissent une démarche ambitieuse dont la cheville ouvrière est le syndicat mixte Vigipol, je veux parler de la mise en place des plans locaux de lutte, dits « Plans Infra-Polmar ». Nous avons d'ailleurs, pour que le littoral breton soit à terme intégralement couvert par ce dispositif, proposé avec l'aide de Vigipol à toutes les communes qui le souhaitent de s'inscrire dans cette démarche.

La mise en place de tels plans se justifie d'autant plus que la nature des pollutions qui affectent le littoral breton mute en même temps que mute le transport maritime. Si le littoral est toujours menacé par des accidents majeurs comme l'ERIKA ou le Prestige, il est de plus en plus soumis à des pollutions de plus petite ampleur, résultant par exemple de l'intensification de la containerisation des transports maritimes et des pertes régulières de containers.

Responsables de la lutte contre les pollutions à terre, les communes sont souvent désarmées, les plans Infra-Polmar doivent les aider à s'organiser et à créer les complémentarités indispensables notamment avec les services de l'Etat.

Au risque d'une intervention un peu longue et je voudrais m'en excuser, je voulais à la fois vous informer des actions et des priorités de la Région Bretagne en matière de sécurité maritime, mais surtout vous convaincre de notre engagement et de notre implication totale sur ces sujets. Nous organisons d'ailleurs à Bruxelles le 7 novembre prochain, au Comité des Régions, un colloque européen sur la dimension sociale et la sécurité en mer. Et je me réjouis déjà de ces trois jours de débats et de réflexion ici à Brest pour lesquelles nous sommes réunis.

Gagner des vies, protéger les marins, protéger les océans, protéger nos rivages, à quelle autre grande ambition prétendre?

Je vous remercie.

Allocution de Stefan MICALLEF

Directeur adjoint de l'Organisation Maritime Internationale



Éléments biographiques

Cursus

Ph.D. en toxicologie marine de l'Université du Pays de Galles

Fonctions

Directeur adjoint, Division Environnement Marin

Distinguished guests,
Ladies and gentlemen,

It is a privilege and an honour to join you for this 3rd Safer Seas Conference and I thank the organizers for inviting the International Maritime Organization to participate in this event. I congratulate the organizers on the pertinence and high quality of the programme of topics to be considered over the next days under the theme safer and cleaner seas. The Conference will undoubtedly give an opportunity to those participating to dialogue on these topics, at the same time act as a platform to raise public awareness on all things maritime.

An event such as this attests to the fact that perhaps the biggest challenge facing mankind is how we can improve living standards worldwide and continue to enjoy and, indeed, spread the benefits of the modern, developed lifestyle we are accustomed to, without inflicting irreparable damage on our planet in the process.

Shipping, of course, is an essential component of that modern way of life and, in the overall context of sustainable development, is a very positive force, being a source of "blue" growth and employment and a prime facilitator of world trade, indeed, an enabler of the global economy.

Marine environmental protection is a pillar of sustainable development and within shipping, pollution prevention in particular is inescapably linked to maritime safety and security, and heavily dependent on the consequent implementation of international standards by the competent administrations. In this context, I would like to share with you some of the salient regulatory developments in the environmental field affecting international shipping.

Indeed, It would not be feasible, in the short time available, to do justice to the many environmental advances made possible through IMO regulation. Underpinning this is the 52 treaty instruments enacted by IMO addressing a wide spectrum of safety, security, and environmental, human element and facilitation matters. But, in the context of shipping, however, it would be fair to say that, without safety, there is no security; without security, there is no safety; and without both, there is no effective environmental protection. If you share that belief, as I do, then it is equally fair to say that the IMO treaties – 41 of which are today in force – provide a very comprehensive framework to prevent and manage risks to shipping operations and to the environment. And that framework is the product of consultation, negotiation and agreement between Governments, the industry and civil society interests – a process that constitutes nothing less than a global partnership for safe, secure and efficient shipping on clean oceans.

Yet, shipping's environmental credentials have recently come under sharper scrutiny than ever before and this is set to continue and increase, even though it is widely acknowledged to be the most environmentally sound form of transport and, set against land-based industries, is a comparatively minor contributor, overall, to pollution from human activities

At this juncture it is apposite to focus on shipping's response to the challenges of atmospheric pollution and climate change and to the equal fact that the maritime community has risen to the occasion and has been working hard, through IMO, to put in place effective measures to reduce the emission of both air pollutants and greenhouse gases from shipping operations.

As you know, the former have been addressed through MARPOL Annex VI which, in 1997, first set limits on sulphur oxide and nitrogen oxide emissions from ships' exhausts; prohibited deliberate emissions of ozone-depleting substances; and put a global cap on the sulphur content of marine fuel oil.

This particular treaty was revised in 2008. The resulting amendments that came into force in July 2010, introduced further reduction of emission limits, phased in over the next few years.

Has this process been a challenge for the maritime community? Undoubtedly. For IMO, as the global regulator, it took three years of intense negotiation, but the consensus achieved among Member States, shipping and civil society showed the Organization at its best – environmentally responsible, determined and united.

Turning now to the emission of greenhouse gases – or GHGs – from shipping, you will all be aware that IMO is in the final stages of developing a robust regime to regulate the issue at the global level in a quest for further improvements in energy efficiency and emissions reductions, especially in view of the predicted growth in sea transportation, in line with increases in the global population and international trade. Indeed, our work on GHG emissions has evolved and will come to fruition shortly.

While on the subject of climate change with the retreat of Arctic ice that scientific evidence has linked to global warming, the Arctic region is of particular interest to many as these feel that turning the Northern sea route into a major shipping route is a practical option as vessels coming from Europe to East Asia that take the Northern sea route would only be using about half the distance of the same trip if they were to take the Suez Canal route. This represents either a world of new business opportunities or, on the other hand, an unwelcome extension of the human footprint into areas still, at the moment, predominantly pristine. Balancing the two extremes would be needed.

At the other side of the world axis, countries that manage Antarctica have expressed concern on the growing potential threat of human and environmental disasters posed by the exploding numbers of tourists. In the past, most shipping in Antarctica has been limited to scientific vessels bringing researchers or supplies. But traffic has burgeoned in recent years as tourists flock to see the world's last great wilderness. The Organization has not been found wanting with a ban on carriage or use of heavy fuel oils in the Antarctic region which begins in August 2011 and expansion of the World-Wide Navigational Warning Service into Arctic Waters by means of establishing five new Arctic NAVAREAs/METAREAs.

As we all are aware, the Polar Regions are pristine environments, unpredictable, characterized by extreme weather, mostly uncharted waters and vast distances from habitation which pose major dangers for vessels and major problems for rescuers in any emergency. In this connection building on its guidelines for ships in polar waters, the IMO is currently undergoing extensive work to develop a Code for ships operating in polar waters, as a mandatory IMO instrument, to cover the full range of shipping-related matters relevant to navigation in waters surrounding the two poles.

Ladies and Gentlemen

As I end this short intervention, It would be remiss of me not to say a few words on two issues close to the heart of the Organization namely the Fair treatment of seafarers and the scourge brought about by Piracy.

Seafaring in itself is a difficult and demanding job at the best of times, and no one could reasonably argue that seafarers should not enjoy the same rights as those accorded to workers ashore.

The Organization dedicated last year to the seafarers the world over by choosing, as the theme for World Maritime Day, "2010: Year of the Seafarer". This was done in recognition of the extraordinary service rendered by the world's 1.5 million seafarers to the more than 6.5 billion people of the world, in delivering, often under difficult and hazardous conditions, the staple commodities so often taken for granted but needed nonetheless in our daily lives.

Although the Year of the Seafarer has passed, the momentum generated by the theme continues and the forthcoming IMO Assembly will have before it a resolution on Fair treatment calling upon Member States to consider amending their national legislation to give full and complete effect to the IMO/ILO Guidelines on Fair Treatment of Seafarers.

This year's World Maritime Day theme - Piracy: Orchestrating the Response - was chosen, in part, to be a continuation of last year's theme, bearing in mind that it is seafarers and their families who bear the brunt of pirate raids and whose lives, livelihoods and physical and mental wellbeing are most affected.

Piracy which so plagues shipping today is a global menace and an international crime and here, too, many entities have formed a partnership to fight the scourge. In our joint efforts to combat and eradicate it, we need to assess what is working, what is missing, and what needs to be improved – which is precisely why this year's World Maritime Day theme is "Piracy: orchestrating the response". A related action plan, devised by IMO with industry and seafarer organizations, was launched at our Headquarters, in February, by none other than the UN Secretary-General himself. It is our fervent hope that our action plan will inspire and galvanize Governments, international and regional organizations and industry stakeholders to act effectively and speedily to eradicate the now all too frequent incidence of armed kidnap and ransom that characterizes modern day piracy. While the roots of the problem may well be found ashore, we must all persevere in our efforts to strengthen and enhance the counter-piracy measures in place, while ensuring full compliance by all ships with the actions recommended by IMO and the industry

Ladies and gentlemen

This Conference has a beneficial role to play in fostering that collective, cooperative and collaborative spirit and I wish you every success for your discussions. For me personally, it is always a pleasure to be back in Brest and to this conference, having participated as a delegate to the 1998 symposium to commemorate the 20th anniversary of the Amoco Cadiz incident.

Thank you.

Allocution de Yves AUFFRET

Membre du cabinet de Maria DAMANAKI, commissaire européenne chargée des Affaires Maritimes et de la Pêche



Eléments biographiques

Cursus

Diplômé de l'Ecole Militaire Supérieure, de l'Ecole Nationale d'Administration maritime et de l'Institut d'études politiques de Bordeaux
Ancien auditeur de l'Institut d'études politiques de Paris

Fonctions

Membre du cabinet de la Commissaire européenne chargée des Affaires Maritimes et de la Pêche depuis 2010
Membre de la Task Force Politique Maritime de la DG MARE de la Commission européenne (2005-2010)

Monsieur le Maire de Brest, Madame la Vice-présidente de la Région Bretagne, Madame la Vice-présidente du Conseil Général du Finistère, Monsieur le Secrétaire Général de la Mer, Monsieur le Préfet Maritime, Mesdames et Messieurs, chers amis de la communauté maritime.

Au nom de la Commissaire européenne Maria DAMANAKI, qui m'a demandé de vous faire part de ses regrets de n'avoir pas pu se joindre à vous ce matin, je tiens à vous remercier, monsieur le Maire, d'avoir invité la Commission européenne à participer à l'ouverture de cette manifestation internationale à laquelle elle accorde bien volontiers son patronage.

Je m'exprime aujourd'hui en France, et je voudrais vous faire part, Monsieur le Secrétaire Général de la Mer, de la très grande attention et du très grand intérêt avec lesquels la Commission européenne suit les développements de la politique maritime française depuis l'adoption à Brest en décembre 2009 du Livre bleu sur la Stratégie Nationale pour la mer et les océans.

Je m'exprime aussi en Finistère, en Bretagne, région maritime d'Europe et partenaire solide de la Commission européenne pour une approche cohérente des affaires maritimes. La charte des espaces maritimes et côtiers bretons ainsi que la Conférence de la mer et du littoral sont des initiatives qui épousent parfaitement l'approche proposée par l'Union européenne dans le cadre de sa politique maritime intégrée.

Dans de tels contextes politiques européens, nationaux et régionaux, votre film d'introduction le montre d'ailleurs très bien, si favorables aux affaires maritimes, la tenue de Safer Seas à Brest ne doit rien au hasard. Votre ville, Monsieur le Maire, abrite un véritable pôle d'excellence maritime. La Commission travaille actuellement, vous le savez, à la rédaction d'une stratégie maritime pour l'Atlantique. Je sais que nous pourrons compter sur les expertises rassemblées ici pour la mettre en œuvre après son adoption en octobre prochain.

Des mers plus sûres. Voici le thème, presque le slogan, de ces rencontres. La sécurité des mers, la sécurité en mer, la sécurité de la mer sont des axes majeurs de la politique maritime européenne. Toutes les activités humaines en mer sont concernées, mais aussi la protection de nos eaux marines et de leurs ressources, et enfin la qualité de vie des européens qu'ils travaillent en mer, qu'ils vivent sur le littoral ou non.

Déclinons ensemble tous ces aspects si vous le voulez bien. Non pas seulement à la façon d'un bilan, mais en nous projetant aussi dans l'avenir.

Des mers plus sûres : il s'agit en premier lieu, et chacun d'entre nous ici y travaille et le comprend, de la sécurité des transports maritimes.

C'est une priorité de l'Union européenne comme le montrent les progrès de ces dernières années avec les adoptions successives depuis 2000 des trois paquets ERIKA. La variété des actions engagées sous l'autorité aujourd'hui du Vice Président de la Commission européenne Sim KALLAS, couvre désormais tout le champs du transport maritime depuis la construction navale jusqu'à la protection de l'environnement en passant par la sécurité des personnes, des gens de mer, des navires et des biens, par la formation des équipages et le contrôle des sociétés de classification.

Grâce aux paquets ERIKA, l'Union européenne a considérablement renforcé sa crédibilité mais aussi sa capacité d'action dans le domaine des transports et de la sécurité maritimes. La création et le formidable développement de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime basée à Lisbonne en est, nous le savons tous, un très bon exemple, une très bonne illustration de la capacité d'action crédible de l'Union européenne.

L'Union s'est d'ailleurs dotée des outils réglementaires et opérationnels qui lui permettent de lutter efficacement contre la pollution des mers et de protéger l'environnement marin. Sous l'autorité des Commissaires POTOČNIK pour l'environnement et GEORGIEVA pour la protection civile, l'Union européenne dispose désormais depuis 2007 du mécanisme européen de protection civile et depuis 2008 de la directive cadre stratégie pour le milieu marin.

Des mers plus sûres : au delà du navire et de son équipage, au-delà de l'environnement, la sécurité des routes maritimes est un enjeu majeur pour l'Europe. 90% de notre commerce s'effectue par voie maritime. Nos approvisionnements énergétiques empruntent beaucoup, sinon d'abord, la voie des mers. 9000 navires totalisant 240 millions de tonnes de port en lourd, soit le quart de la flotte mondiale, montrent l'importance stratégique du commerce maritime et du shipping européen pour l'économie européenne.

Or vous le savez le transport maritime est frappé, et Stefan MICALLEF de l'Organisation Maritime Internationale l'a rappelé, par le fléau de la piraterie : 445 attaques de tous types ont été dénombrées dans le monde en 2010 soit une augmentation de 10% par rapport à 2009. 700 marins sont aujourd'hui détenus en Somalie et parmi eux de nombreux européens.

Je voudrais rappeler que l'Union européenne est engagée dans une lutte résolue contre la piraterie. Depuis 2008, l'opération navale conjointe ATALANTA est engagée à l'initiative du Conseil. 22 Etats membres ont jusqu'à présent contribué en fournissant des navires de guerre, des aéronefs et des personnels à cette opération. En permanence, de 5 à 10 bâtiments et entre 2 et 4 appareils de reconnaissance et de patrouille maritime sont mobilisés.

La Commission intervient pour s'attaquer aux sources du mal à terre grâce à l'aide au développement, 215 millions d'euros y sont consacré en 2008 et 2013. Grâce aussi à l'aide humanitaire, 80 millions d'euros entre 2009 et 2010. La Commission intervient également pour mettre en œuvre les travaux de l'Organisation Maritime Internationale, notamment en adressant aux Etats membres le 11 mars 2010 une recommandation sur les mesures d'auto-protection et de prévention de la piraterie.

L'Agence de sécurité maritime joue aussi un rôle majeur dans l'opération ATALANTA à laquelle elle fournit les positions satellites des navires battant pavillon des Etats membres. De nombreuses actions sont également engagées et soutenues par l'Union européenne pour aider les pays riverains de l'océan indien à emprisonner et à juger les pirates. C'est un travail à la fois en amont, opérationnel, et en aval.

Des mers plus sûres : les mers européennes constituent un capital commun des Etats membres. Elles sont aussi le théâtre de très nombreuses activités illégales comme le trafic de drogue et d'êtres humains, l'immigration illégale, la pêche illégale, la pollution volontaire des mers et la contrebande sous toutes ses formes. Nous savons tous ici que les mers européennes continueront de subir ces menaces qui mettent en danger les personnes, les ressources marines et l'environnement, et qui perturbent aussi fortement la sûreté des approches maritimes.

Mais alors que ces menaces sont pas nature transfrontalières, les capacités de contrôle dont disposent les Etats membres ne sont souvent pas reliées entre elles. Des autorités de contrôle existent par secteur d'activité : le contrôle des pêches, les douanes, le sauvetage en mer, la sûreté des navires et des ports, la lutte contre la criminalité maritime... et opèrent ou traitent séparément leur propre systèmes de surveillance.

Or devant ces menaces, nous avons le plus grand besoin d'améliorer en qualité mais aussi en quantité notre connaissance de la situation maritime. Cet objectif peut être atteint en partageant les informations de surveillance maritime. C'est pourquoi la Commission, sous l'autorité de la Commissaire DAMANAKI, travaille avec le soutien des Etats membres et du Parlement européen à la mise en place d'un système de surveillance maritime intégrée en Europe. Ce système permettra l'échange d'information qui conduira à l'amélioration de la connaissance de la situation maritime, et ceci au bénéfice de tous les services de contrôle. Une telle information renforcée améliorera l'efficacité des capacités de contrôle des Etats membres tout en faisant baisser les coûts opérationnels.

Des mers plus sûres : parlons un moment si vous le voulez bien des européens qui vivent et travaillent en mer. Le thème de votre conférence les concerne. La politique maritime de l'Union européenne les prend en compte lorsqu'elle agit pour renforcer la sécurité en mer.

Nos espaces maritimes connaissent des formes d'exploitation de plus en plus diverses : aux activités économiques traditionnelles comme la pêche, les activités militaires, le transport, la conchyliculture, s'ajoutent ou se développent d'autres activités comme les loisirs nautiques, l'aquaculture, les énergies marines et j'en oublie.

Par ailleurs, les espaces marins font l'objet de mesures tout à fait légitimes de protection de leur biodiversité, de leurs ressources. La cohabitation entre ces activités, ces objectifs, n'est pas toujours évidente, vous le savez bien, vous qui vivez sur le littoral, qui êtes décideurs publics et privés des littoraux européens. Elle conduit souvent à des conflits. Ces conflits sont source d'incertitude et d'insécurité pour les entrepreneurs et les investisseurs. Leurs craintes les conduit à ne pas investir, à ne pas agir, à ne pas créer. Ce sont, Mesdames et Messieurs, la prospérité des côtes et les emplois des régions côtières qui sont en jeu.

C'est pourquoi nous travaillons à la création d'un outil européen de planification spatiale maritime qui permettra aux décideurs publics et privés de faire leur travail d'arbitrage entre les intérêts concurrentiels qui se développent en mer, et en particulier pour les décideurs privés d'investir en confiance dans les projets maritimes. Après une communication proposée par la Commissaire DAMANAKI en décembre 2010, la Commission a lancé une étude d'impact qui a lieu en ce moment et à laquelle chacun est cordialement invité à participer, la participation étant ouverte, et cette étude d'impact, dont nous verrons les résultats avant la fin de l'année, nous conduira à proposer un instrument de planification spatiale maritime.

Enfin et j'en terminerai sur ce point, la sécurité des mers c'est aussi celle des emplois des européens. Vous avez parlé de la crise économique avant moi, M. le Maire; les emplois des européens qui travaillent en mer et pour la mer sont une préoccupation de la Commission européenne. La Commissaire DAMANAKI a lancé la première étude européenne sur les scénarios et les moteurs d'une croissance maritime et littorale durable. Ce travail n'existait pas, et nous manquons cruellement de données économiques et sociales tangibles et pertinentes pour formuler les scénarios. Sur la base des données collectées dans les Etats membres et les régions côtières, la Commission identifiera les scénarios de croissance les plus encourageants et les moyens de les réaliser. Elle proposera aussi, et c'est très important, une approche intégrée pour les différents secteurs de l'économie maritime, pour les relier entre eux. Il s'agit de mettre en valeur à la fois les secteurs maritimes les plus prometteurs, mais aussi de trouver les moyens de conforter les secteurs maritimes traditionnels. Nous prévoyons une Communication sur la croissance bleue qui sera adoptée avant la fin de l'année 2012 et présentée au Conseil des Affaires Générales et des Relations Extérieures de décembre 2012.

Mesdames et messieurs, la sécurité maritime, nous en sommes tous convaincus ici, mérite une mobilisation de tous, de toutes les politiques, de tous les instruments et de toutes les volontés.

Ces sujets seront abordés la semaine prochaine à l'occasion des Journées Maritimes Européennes qui se tiennent à Gdansk, en Pologne. Les enjeux sont internationaux, la qualité de notre assistance aujourd'hui et la présence des délégations étrangères internationales et européennes le montre, européens, nationaux et régionaux. Ils concernent nos économies, nos intérêts stratégiques, mais aussi la vie quotidienne des européens qui vivent et travaillent de la mer, en mer ou près de la mer.

L'ensemble des outils à notre disposition que j'ai cité, mais aussi ceux à venir doivent permettre de traiter de manière cohérente et efficace tous les aspects de la sécurité des mers.

C'est l'un des défis que s'est fixée la politique maritime de l'Union européenne, une politique au service de tous les européens.

Je vous souhaite une très bonne conférence et je vous remercie.

Allocution de Jean-François TALLEC

Secrétaire Général de la MerÉléments biographiques**Cursus**

Maitrise de Sciences Economiques
Brevet de lieutenant au long cours

Fonctions

Secrétaire Général de la Mer depuis 2008
Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, de l'Indre, de l'Yonne et de la Dordogne (2001-2008)
Secrétaire général de la préfecture de la Guadeloupe, sous-préfet de Dunkerque (1991-2001)
Secrétaire général de la mission interministérielle de reconstruction de la Guadeloupe et chef du département des relations de travail de l'emploi et de la formation, au Ministère de l'outre-mer (1989-1991)
Directeur des Affaires maritimes de la Guadeloupe (1981-1984)
Administrateur des Affaires Maritimes à partir de 1971

Autres

Chevalier de la Légion d'Honneur, Officier de l'Ordre national du mérite et Chevalier du mérite maritime

Merci Monsieur le Maire de nous accueillir ici à Brest pour cette édition de Safer Seas, et vous me pardonnerez si je commence mon propos par un souvenir personnel, un souvenir brestois.

Il y a quelques années, et même assez longtemps, j'habitais près d'ici à Bourg-Blanc, et une nuit, le 16 mars 1978, on m'a réveillé au milieu de la nuit en me disant qu'il fallait que je rejoigne l'héliport de la préfecture maritime parce qu'un navire pétrolier était en difficulté.

J'ai embarqué dans un hélicoptère, et au levé du jour, au moment des premières lueurs, nous fûmes avec le pilote de cet hélicoptère, qui était l'un de mes camarades, les premiers après les Super-Frelons qui avaient réalisé le sauvetage à survoler l'épave échouée de l'AMOCO CADIZ.

Je dois vous dire que la vision que j'ai eue à ce moment là a suscité en moi une profonde émotion, que les heures et les jours qui ont suivi cet instant ont très durablement marqué ma vie personnelle et ma vie professionnelle.

Et c'est vous dire que me retrouver ici à Brest pour parler de sécurité maritime, ce n'est pas seulement pour moi un colloque ou une conférence de plus.

S'il y a une conférence qui s'est bien installée dans le paysage déjà un petit peu encombré des nombreuses rencontres traitant des questions maritimes, c'est bien Safer Seas, qui est devenu aujourd'hui le rendez-vous des professionnels, des praticiens, des représentants d'administrations publiques, d'ONG, bref de ceux qu'il convient de nommer les parties prenantes, les *stakeholders*, pour traiter de la sécurité maritime.

L'édition de 2011 nous offre en réalité un triple rendez-vous : un rendez-vous mondial, un rendez-vous européen et évidemment un rendez-vous français.

Dès sa première édition en 2002, Safer Seas a affiché une ambition, celle d'être un forum mondial parce que son sujet exige cette dimension globale : les constats et les diagnostics sont les mêmes, en termes de sécurité et de propreté des mers, partout où il existe des espaces maritimes qui servent les échanges des biens et les échanges entre les personnes.

Nous savons que les frontières existent sur terre et sur les cartes mais pas en mer, et qu'une molécule d'eau polluée traversera les océans en quelques mois, tandis que la vague du tsunami a parcouru le Pacifique en quelques heures. Les acteurs et les parties prenantes finissent par parler le même langage, même s'ils ne partagent pas la même langue. Les frontières doivent s'adapter aux impératifs de sécurité et d'environnement.

Tradition bien installée dans Safer Seas que l'on retrouve confirmée en 2007 et cette année encore, ce rendez-vous est un rendez-vous global, et je voudrais saluer tous les participants qui nous disent la richesse des cultures maritimes du monde et partagent avec nous l'objectif de mers plus propres et plus sûres.

Lors de la deuxième édition de Safer Seas en octobre 2007, l'Europe maritime était émergente.

A l'initiative du Président BARROSO, ce fut l'adoption de la politique maritime intégrée par la Commission, et la confirmation par le Conseil de l'Union européenne de cette orientation. Dans le texte de ce qui allait devenir le Livre Bleu de l'Union européenne figure déjà une annonce de mers plus sûres et plus propres. La période qui s'est écoulée depuis cette date a été riche en actions et initiatives de toutes natures visant à renforcer la coopération entre les Etats membres et dans certains cas, l'harmonisation des actions à mener.

Cette tendance est aujourd'hui un acquis que nous confirmerons encore la semaine prochaine à Gdansk à l'occasion des Journées Européennes de la Mer, et c'est dire que notre rendez-vous cette semaine est un rendez-vous européen.

Enfin, les deux précédents cercles ne sont rien sans la dimension nationale, dimension matérialisée par le vocabulaire, on parle d'Etat du pavillon ou d'Etat côtier, point de départ et de retour de toute politique visant des mers plus sûres et plus propres.

Cette dimension ne peut pas être absente parce que nous sommes à Brest, métropole océane et française. Au cours de l'année 2009, le Grenelle de la Mer, le discours du Président de la République au Havre le 16 juillet, l'intervention du Premier Ministre ici au Quartz en décembre, puis le comité interministériel de la Mer ont marqué les étapes d'une ambition française nouvelle en matière maritime. L'adoption d'une stratégie nationale pour la mer lors du comité interministériel de la Mer de décembre 2009 fait entrer la France dans le groupe des nations qui souhaitent exercer leur responsabilité pour que la mer reste un bien commun protégé de l'humanité.

En tant que Secrétaire Général de la Mer, je vis au quotidien ces trois rendez-vous, en particulier en cette année 2011.

Ainsi j'ai l'honneur de présider le NACGF, le North Atlantic Coast Guard Forum, le Forum des Gardes Côtes de l'Atlantique Nord. Ce forum d'échange de bonnes pratiques regroupe 20 nations riveraines de l'Atlantique Nord, aussi bien à l'est avec la Russie, qu'en Europe ou à l'ouest avec les Etats-Unis d'Amérique. Ce forum organise des travaux tout au long de l'année sur des sujets essentiels aux yeux des participants. La sécurité maritime en est un : j'ai choisi que le thème central des travaux de l'année relève de la sécurité puisqu'il s'agit du secours aux grands navires à passagers. La première rencontre, la réunion des experts, s'est tenue à La Rochelle en mars dernier, et le sommet de ce forum se tiendra ici à Brest en septembre prochain. Ce sera l'occasion d'un important exercice en grandeur réelle sur le secours à apporter à un navire à passagers.

L'Europe de la surveillance maritime... et je voudrais souligner l'importance de la surveillance maritime, comment souhaiter protéger les mers si l'on ne sait pas ce qui s'y passe? L'Europe de la surveillance maritime est au cœur de projets pilotes lancés par la Commission, et c'est une construction difficile, avec des défis à relever techniques, industriels, mais aussi politiques, est-ce que l'on est prêts à échanger alors que l'on touche à des renseignements ou des informations qui sont au cœur de la puissance régaliennne des nations?

La France est ainsi pilote du projet de surveillance maritime partagée en Méditerranée. Dans ce cadre, 6 Etats travaillent à mettre en commun leurs dispositifs de surveillance, il s'agit du projet « Blue Mass Med ». La France est aussi partenaire d'un projet semblable en Mer du Nord et elle œuvre pour que la Commission décide le lancement d'une stratégie Atlantique, Monsieur AUFFRET l'a évoqué à l'instant. Mais la France est aussi très présente dans la vaste concertation qui a aussi été évoquée, initiée en Europe pour fédérer les initiatives nombreuses en matière de surveillance maritime.

Enfin, je voudrais signaler que la stratégie française pour la mer et les océans est un point de départ et non une initiative ponctuelle. Il faut l'inscrire dans la durée. Le gouvernement veillera à ce que cette stratégie fasse l'objet d'un suivi, et si nécessaire d'une adaptation permanente. Nous y travaillons actuellement très activement.

Et puis, il y a cette décision prise par le comité interministériel de la Mer de décembre 2009 de mettre en place pour l'action de l'Etat en mer une nouvelle organisation, la fonction garde-côte. Il ne s'agit pas seulement comme on l'entend parfois de mieux coordonner les administrations intervenant en mer, il s'agit avec l'ensemble des moyens de l'Etat envisagés globalement d'apporter une réponse unique aux priorités claires et affirmées de notre politique maritime.

Mais il est aussi d'autres sujets inscrits au programme de la conférence Safer Seas de cette année et qui relèvent des défis de ces temps maritimes nouveaux, et je voudrais en citer quelques-uns :

La question du navire du futur est passionnante, car elle est un triple défi technique, économique et écologique, le navire du futur vise en effet à être plus sûr par une meilleure gestion de l'information relative à la navigation, plus écologique en introduisant des technologies innovantes tant en propulsion qu'en hydrodynamique, et plus écologique par le traitement optimisé et conforme de l'ensemble des rejets d'un navire comme de la production d'énergie embarquée. Le développement d'une telle plateforme, de nature à conquérir des parts de marché sur ce segment où notre savoir-faire doit être valorisé est une orientation claire, arrêtée par notre stratégie nationale.

La question de l'Arctique aussi soulève de nombreuses problématiques car la fonte des glaces pourraient ouvrir pour le transport maritime de nouvelles routes pour la navigation. Derrière l'apparence simple des questions, il s'agit de thèmes complexes, où l'analyse stratégique est celle des Etats ainsi que celles des acteurs économiques en charge de la navigation, le tout sous le regard vigilant de la société civile qui considère l'Arctique comme un bien commun à préserver.

Comment l'ignorer, il y a aussi le caractère permanent tout au long de l'histoire d'une activité humaine qui menace les mers en les rendant moins sûres, je veux parler de la piraterie qui est récemment revenue sur le devant de la scène des activités illégales, non seulement dans l'Océan Indien, mais aussi dans le Golfe de Guinée, mais aussi en Asie. Dans notre monde prompt à s'indigner pour les causes humanitaires, l'indifférence qui entoure le sort des quelques 700 marins retenus en otages sur les côtes de Somalie me choque profondément. Notre pays s'est engagé avec d'autres nations dans la lutte contre ce fléau. Dans les réponses apportées à la piraterie, on retrouve bien les trois rendez-vous évoqués plus haut, le niveau mondial avec le Conseil de Sécurité de l'ONU et l'OMI, le niveau européen avec l'opération ATALANTE et le niveau national avec la contribution française à l'effort commun.

Il y a aussi la nécessité de préserver la sécurité de la navigation, et de sauver les personnes en détresse. A cet égard, nous intégrons dans notre dispositif opérationnel de nouvelles mesures applicables à l'accueil des navires inscrit dans le paquet ERIKA 3. Nous prenons également en compte les conséquences du développement de navires à passagers de grande capacité, véritables villes flottantes qui peuvent se trouver exposés à une fortune de mer et nécessiter la conduite d'une opération de secours au profit d'un nombre très élevé de personnes. Il faut, pour faire face à un accident majeur de cette nature, faire appel à la solidarité et à la coopération internationale. Notre réponse est déclinée dans la nouvelle organisation ORSEC, applicable en mer et sur le littoral. Elle repose sur une coopération opérationnelle élargie aux différents Etats situés en portée de zone en mesure de fournir des capacités.

Pour illustrer notre détermination à assurer la sécurité en mer, je voudrais revenir un instant sur la décision qui a été annoncée par Monsieur MARIANI, concernant le positionnement d'un remorqueur de sauvetage dans le Pas-de-Calais. Je ne reviendrai pas sur ce qui a été dit par le Ministre, mais simplement compléter par quelques observations l'annonce qui a été faite.

Tout d'abord, il nous a paru important de continuer à couvrir le Pas-de-Calais. C'est une zone où passent plus de 90000 navires par an, où les eaux sont resserrées et il nous paraît important qu'un moyen de sauvetage soit positionné à proximité. Le remorqueur qui se trouve à Cherbourg, même si on l'avait positionné au milieu de la Manche, n'aurait pas répondu à notre soucis.

Deuxième observation, nous nous sommes retrouvés face à une position prise par nos amis britanniques qui ont justifié leur décision en nous indiquant que l'initiative privée pourrait pourvoir au retrait des moyens qui étaient jusqu'à présent cofinancés. C'est un point de vue que nous ne partageons pas. Nous ne le partageons pas car encore faut-il que les moyens privés soient disponibles, encore faut-il que l'on puisse répondre avec rapidité aux besoins, et on sait que parfois la mise en œuvre de moyens privés peut prendre un certain délai, et puis notre dispositif de remorqueurs de sauvetage affrétés par l'Etat, c'est en réalité un moyen de crédibiliser cet instrument qui est entre les mains du Préfet Maritime, qui est la possibilité de mettre en demeure.

Troisième observation, nous avons choisi de redéployer le remorqueur qui se trouve positionné à La Rochelle, et nous ne l'avons pas fait parce que nous aurions constaté que ce remorqueur faisait très peu d'interventions, un remorqueur de sauvetage, c'est une assurance qui par définition est utile au moment où se produit quelque chose. Mais nous l'avons fait parce qu'il suffit de regarder la carte pour constater que le rail est très éloigné, et que la couverture apportée par Brest est en réalité très bien placée pour intervenir sur l'axe Finistère – Ouessant.

Et puis une quatrième observation, nous avons dû prendre cette décision rapide, parce que l'interruption de l'affrètement était en septembre, et le temps qu'il faut pour passer des marchés est relativement long. Mais cette décision ne nous empêche pas de continuer un dialogue extrêmement vigoureux avec la Commission européenne parce que nous pensons que c'est véritablement quelque chose qui doit être mutualisé entre un certain nombre de pays intéressés par cette navigation dans ces eaux resserrées.

Voilà, Mesdames et Messieurs, les quelques mots que je souhaitais vous dire. Je voudrais terminer, et en cela je crois pouvoir me faire votre interprète à vous tous ici auprès des organisateurs pour les remercier et leur dire combien l'excellence de l'organisation de cette réunion se manifeste à chaque instant. Pour conclure, je me dois évidemment de citer un breton, ce breton c'est le Capitaine TROMELIN qui a donné son nom à l'île qu'il a redécouverte, je vous le dirai en français mais je tiens pour ceux qui le souhaitent la traduction en breton à votre disposition : « *Celui qui n'obéi pas à la barre, obéira à la roche* ».

Je vous remercie.