

CHAPITRE IV - PRESERVER LA MER ET LE LITTORAL

Il a fallu que la catastrophe arrive pour que les risques que nous avons vus et dénoncés soient pris en compte.

Les premières marées noires ont rappelé qu'un navire peut tomber en panne, et que cela peut entraîner une catastrophe. En conséquence des mesures ont été prises : rail d'Ouessant; remorqueurs de haute mer; mesures juridiques pour permettre aux autorités d'imposer l'utilisation de ces remorqueurs.

Mais, dans le même temps, les compagnies pétrolières ont vu tous les risques pour leur image de marque qui peut résulter de la pollution du fait d'un navire qui porte leurs couleurs. Elles se sont en conséquence débarrassées de leur flotte. Les navires sont passés aux mains de compagnies basées dans des paradis fiscaux. Et les armateurs ont organisé leur insolvabilité. Alors que tout était fait pour faire baisser le prix du transport.

Après le naufrage de l'Erika, les méfaits de cette politique du “ toujours moins cher ” sont apparus clairement. Et Les Verts ont été les premiers à faire des propositions pour plus de sécurité dans le transport maritime.

Deux ans après l'Erika, il est utile de comparer ce qui a été fait, et ce qu'il est prévu de faire, avec nos “*25 propositions pour en finir avec les Erika*”.

Les discussions sans cesse plus difficiles à Bruxelles mettent en évidence l'impasse dans laquelle se dirige la pêche industrielle, confrontée à l'épuisement de la ressource halieutique.

La création d'un Ministère de la Mer

La création d'un ministère de la Mer est une décision politique majeure à prendre rapidement, pour une politique durable de la mer, de la pêche et du littoral. Le ministère de l'équipement dans sa configuration actuelle s'est montré incapable d'assurer la sécurité maritime et la préservation des ressources maritimes et du littoral. Seule une politique intégrée conduite sous une autorité politique et administrative cohérente est susceptible de répondre à cette ambition. C'est pourquoi un ministère de la mer est nécessaire.

La responsabilité juridique des compagnies pétrolières

Deuxième proposition majeure, la possibilité de mise en cause de la responsabilité environnementale civile et pénale des affréteurs.

Une proposition de loi allant dans ce sens avait été préparée par nos députés. Elle n'a pas été proposée au vote. Il est urgent qu'elle le soit.

L'inscription dans notre législation du droit des citoyens un environnement de qualité :

Aucune avancée n'a été enregistrée sur la question de la réparation du préjudice écologique, prévu par la déclaration de Rio sur l'environnement, ni sur celle d'une modification de la loi sur la répression de la pollution pour permettre à l'Etat de se constituer partie civile pour obtenir réparation du préjudice écologique. Il est temps de traduire ces principes dans les faits.

Le renforcement des normes techniques de navigation

Par l'imposition de normes de sécurité draconiennes, les navires les plus anciens devraient sortir de flotte. **Des avancées ont été obtenues à ce sujet au niveau de l'OMI. Un calendrier pour l'obligation des double-coques a été mis en place**, mais sur une période plus allongée que prévue au départ, car les lobbies sont puissants. Par contre il n'y a aucune suite à notre proposition de réduire les délais d'application par l'Europe de toute nouvelle règle de sécurité décidée par l'OMI.

Un pas vers plus de responsabilité des sociétés de classification

Une directive européenne qui reconnaît leur responsabilité civile sans limitation et introduit de règles de contrôle a été adoptée. Mais ceci ne s'applique qu'aux sociétés qui suivent les navires immatriculés en Europe.

Le refus des pavillons de complaisance

Les Verts demandent que la responsabilité de l'Etat du pavillon puisse être engagée devant les tribunaux. C'est le seul moyen de faire reculer les pavillons de complaisance.

La prévention des “ dégazages ”, et le traitement des déchets de raffinerie

Plus de 25 ans après la signature de la convention “ Marpol ”, **les autorités françaises semblent enfin décidées à équiper les ports de moyens de réceptions appropriés.** Mais le nombre de contrôleurs, seule solution au problème, reste insuffisant. Et **les donneurs d'ordre échappent à la répression.**

Il n'y a, par ailleurs, aucune action à ce jour, destinée à dissuader les compagnies pétrolières d'exporter les déchets de raffinerie.

Le renforcement des contrôles des navires

Appliquer des contrôles efficaces est la meilleure solution pour éviter la présence dans nos eaux et dans nos ports de navires dangereux.

Une première action doit pouvoir s'exercer avant l'arrivée du navire près des côtes, par des contrôles dans la Zone Economique Exclusive (200 milles).

Un tel contrôle devant permettre le refus d'entrée d'un navire ne présentant pas toutes les garanties nécessaires. L'idée fait son chemin. Espérons qu'il ne faudra pas attendre la prochaine marée noire pour que ce système, qui peut être inspiré du système en place aux USA soit mis en place. Pour l'instant, la Préfecture Maritime n'est même pas capable d'arrêter un navire fou qui oublie de tourner.

Il importe ensuite d'organiser de véritables contrôles dans les ports. **Une directive européenne qui vient d'être adoptée va dans le bon sens.** Avec un ciblage des navires à contrôler, un nombre minimum annuel de contrôles sur les navires à risque, et la possibilité de “ bannir ” les navires contrevenant récidivistes. Mais les lobbies ont diminué les exigences du premier texte de la commission. Et il faut constater que la France ne prend pas les moyens de recruter suffisamment d'inspecteurs pour faire face à ses obligations.

Des inspecteurs indépendants et un corps européen de garde-côtes

Une école de formation à la sécurité a été mise en place, et une agence européenne de sécurité maritime est prévue. Ces décisions qui montrent une prise de conscience du problème risquent de 'apporter aucun progrès, dans la mesure où rien n'est fait pour améliorer l'indépendance des inspecteurs, et où ceux-ci, en nombre insuffisant, ne mènent pas leurs inspections avec la même rigueur selon le port où ils exercent.

La lutte contre l'exploitation des marins

Nous proposons la suppression du pavillon des Kerguelen et l'application pleine et entière des lois sociales françaises pour les navires sous pavillon des TOM ...

L'application des normes sociales internationales à la navigation doit être une priorité. Les marins qui se battent pour le respect de leurs droits légitimes doivent être soutenus

Une pêche soucieuse des générations futures

Les activités de pêche et d'exploitation des ressources naturelles de la mer sont importantes sur tout le littoral côtier.

Ce n'est que depuis peu que le constat a été fait que des espèces ont disparu de certaines zones de pêche. Les poissons ne disparaîtront pas physiquement des océans mais économiquement, les pêcheurs voient des espèces disparaître.

Face au constat de cet appauvrissement de la ressource, une politique de gestion durable aurait dû être mise en place. En Europe la politique commune des pêches (PCP) ne répond pas aux besoins, et accélère la disparition des petites unités, qui font la vie des communes littorales.

Par ailleurs, le contrôle des tailles marchandes se fait mal ou pas du tout. La taille de commercialisation, qui ne tient pas compte de la biologie la plus élémentaire, produira à terme la baisse globale de la ressource.

Et pour aller jusqu'au bout de la logique, des économies sont faites sur les équipages, qui entraînent la fuite des marins nationaux au profit de marins qu'il est facile de payer moins. Et des accords inégaux sont signés avec les pays en voie de développement, " accords " avec les Etats qui organisent la surexploitation des fonds et le pillage des ressources, au détriment des pêcheurs locaux, et de la diversité des ressources halieutiques locales.

Les Verts sont pour une pêche soucieuse des Générations futures, et favorisant le maintien des populations côtières qui y sont liées. La politique des pêches doit :

- s'assurer d'une gestion durable et cohérente de la ressource halieutique: Gestion de la ressource avec les professionnels (stocks et licences). Mise sous quotas de toutes espèces pêchées et vendues. Intervention des Affaires Maritimes pour faire respecter les restrictions de pêche dans la zone des 12 milles. Instauration de sanctions à la hauteur des infractions constatées.
- donner priorité aux petits bateaux en instaurant une zone côtière protégée, réservée à la petite pêche et en respectant une gestion régionale de la ressource dans le cadre de règlements franco-européens harmonisés.
- moderniser la flottille par la construction de bateaux neufs pour la pêche côtière, en les renouvelant à taille égale et en intégrant les normes de sécurité. Plafonner les aides à la production pour freiner la concentration des entreprises. Limiter les subventions à 2 bateaux par armateur.
- mettre en place l'adaptation des contrats territoriaux d'exploitation (CTE) à la pêche pour soutenir les entreprises de pêche s'inscrivant une vraie gestion de la ressource
- orienter la recherche sur les nouvelles techniques de pêche non plus vers le " pêcher plus " mais vers le " gérons mieux ". Ce qui passe par un renforcement de la sélectivité des techniques de pêche, et un moratoire sur les techniques les plus dévastatrices.
- modifier la réglementation sur la taille de commercialisation, afin de la faire correspondre à la taille de maturité sexuelle des poissons et des crustacés.
- assurer l'information complète des consommateurs, par l'étiquetage (poisson d'élevage ou sauvage, lieu de pêche obtenu récemment par l'Europe), mais aussi l'information sur les techniques de pêche, et surtout les composants alimentaires des poissons d'élevage ...
- mettre fin aux pêches minotières dont les prélèvements importants pour nourrir les poissons d'élevage, épuisent les ressources naturelles de l'océan.