

Cahier d'acteurs

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

LE PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

DÉCEMBRE 2007

Contact

Dominique ROUX
16 bis chemin de Guernesey
76280 BEAUREPAIRE
Tél. 02 35 27 16 28
dominique.roux994@orange.fr

Dominique ROUX Capitaine au Long Cours

Vers un pôle de liaison des intervenants européens pour la sécurité du transport maritime

) *Le contrôle du trafic maritime en Manche par une GARDE CÔTIÈRE EUROPÉENNE est-il envisagé ?*

La Manche est une des mers les plus fréquentées : 1/4 du trafic mondial.

À l'heure où l'on risque de voir s'implanter des terminaux méthaniers, (14 projets d'ici 2012), impliquant le franchissement de la Manche par de nombreux superméthaniers de nouvelle génération, (2800 passages supplémentaires/an au rail d'Ouessant), il est devenu urgent de pallier les faiblesses, disparités et manques de coordination des systèmes français et européen de garde des côtes.

La France est le pays le plus exposé des pays de la Communauté Européenne.

) *L'insécurité du Transport Maritime qui s'est installée est devenue intolérable, inadmissible.*

Citation de la Commission Européenne :

Le Directeur des Transports Maritimes de la DG VII :

« Dans les transports maritimes, la responsabilité du contrôle de pratiquement toutes les réglementations de sécurité incombe aux Etats du pavillon, aux propriétaires de navires et, à un moindre degré, aux Sociétés de classification.

Cela laisse des maillons très importants de la chaîne de responsabilité complètement en dehors du champ réglementaire. »

« Les cahiers d'acteurs reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours des débats. Ils sont sélectionnés par la commission particulière de débat public qui décide de les publier sous forme de cahier d'acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs »

Cahier d'acteurs

LE PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

Antifer, c'est la grande chance de la Région, de la France, de l'Europe d'instituer là, profitant de l'existence d'une zone portuaire inemployée de premier choix, un **Pôle de Contact Européen**, pour la coordination des Intervenants en mer. Il s'avère que l'effort devant être fourni par la France pour faire face à l'augmentation des risques due au développement brutal du Transport maritime du GNL, en plus de l'accroissement important des autres transports en Manche, dépasse, de beaucoup, les moyens dont dispose notre pays.

La France a le privilège, **à Antifer**, de posséder un espace portuaire de qualité, **au meilleur endroit possible**, pour créer ce Pôle de Coopération Européen destiné, dans un premier temps, à régler les problèmes de ruptures dans la chaîne de responsabilités du Transport Maritime en Manche en coordination et avec la participation de la Communauté Européenne.

Le mauvais projet de port méthanier, pour le moins précipité, montre qu'il est temps, pour l'Europe, pour la France, pour la Région de se ressaisir et de ne pas laisser passer la chance de se munir d'un outil majeur pour la sécurité et la protection des côtes.

Faisons œuvre utile pour l'Union européenne : coopérons de façon décisive à la mise en place d'un pôle de coordination des moyens dont les pays de l'Union disposent déjà, pour assurer la sécurité du transport maritime et la sauvegarde de nos côtes, ainsi qu'au développement de moyens nouveaux.

Certes, la mise en place d'une Garde Côtière ne peut pas se faire sans problèmes.

La France a une sécurité fondée sur la Coordination de l'Action de l'Etat en Mer. Les CROSS (3 intéressent la Manche) assurent 6 missions principales :

- Coordination des opérations de recherche et de sauvetage,
- Surveillance de la navigation maritime, notamment dans les dispositifs de séparation du trafic,
- Surveillance des pollutions,
- Coordination des missions de police des pêches,
- Diffusion des informations relatives à la météo et à la sécurité de la navigation,
- Permanence opérationnelle des Affaires maritimes.

C'est une coordination impliquant Affaires Maritimes, Douanes, Gendarmerie, Marine Nationale, Protection civile (DDE) et Société Nationale de Sauvetage en Mer.

Suite à la catastrophe de l'« **Olympic Bravery** », en mars 1976, c'est le Préfet Maritime de chaque région qui, depuis le 9 mars 1978, par délégation du Premier Ministre, exerce, " la plénitude des pouvoirs de l'Etat " et coordonne tous les moyens. Organisation peu coûteuse, il est vrai, mais complexe, manquant parfois de cohérence, et surtout manquant d'efficacité dès qu'on raisonne en terme de **Prévention**.

À la suite de la catastrophe de l'« **Amoco Cadiz** », le 16 mars 1978, l'Assemblée Nationale avait reconnu les faiblesses du système français et le Sénat réclamé la création d'une Garde Côtière. Pour la financer, il proposait de créer un Fonds Européen d'Intervention en Mer et le prélèvement d'une taxe par tonne de marchandise transportée.

Le naufrage de l'« Erika », le 12/12/1999, du « Tricolor », le 14/12/2002 et l'échouage, le 17/02/2001, de l'« East Sea », ont démontré les limites et les insuffisances des systèmes en place.

Dominique ROUX

Capitaine au Long Cours

Le 22 juin 2005, un rapport a été remis au Sénat, au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des forces armées, sur l'Action de l'Etat en Mer. Il mentionne que les pouvoirs du Préfet Maritime en matière opérationnelle ont été renforcés par Décret en 2004. Extraits du Rapport :

« Il possède, depuis, l'autorité de l'animation et de la coordination quotidienne de l'action en mer des administrations et de la mise en œuvre de leurs moyens. »

Le rapport signale que : « Dotés de moyens radars vieillissants et peu opérants, les CROSS doivent faire l'objet d'une remise à niveau... Les CROSS doivent également s'adapter au dispositif AIS. »

« Globalement, le format du dispositif de surveillance des Affaires maritimes a été révisé à la baisse pour des raisons budgétaires, qui s'est notamment traduit par une diminution de 25 emplois en 2004. »

« La faiblesse des moyens en ressources humaines et en crédits de fonctionnement de l'administration à vocation maritime du Ministère des transports a été relevée en plusieurs points du rapport de la Cour des Comptes consacré à l'Action de l'Etat en matière de pollutions marines accidentelles. »

) « Une coopération internationale et européenne est indispensable »

Or il a été créé, en 2002, « L'Agence Européenne de Sécurité Maritime ». Elle a pour mission de constituer le « bras armé » de la Commission. Elle a aussi compétence pour évaluer les contrôles faits par les états membres... et pour veiller à la mise en place d'un système d'information qui offre une vue d'ensemble des navires et de leur cargaison. Pourquoi, grâce à Antifer, la France ne s'affirmerait-elle pas comme acteur majeur dans la Promotion d'une Coordination Européenne ?

) Le Rapport d'Information du 22 juin 2005 dit :

« Notre pays pourrait plaider pour la constitution d'un réseau de points de contact au sein des états membres compétents non plus seulement en matière de protection civile mais, d'une façon plus générale, pour la coordination des intervenants en mer. »

« Si les besoins accrus de la protection des approches maritimes exigent que la coordination soit désormais portée au niveau européen, notre pays ne doit pas chercher à “exporter” ses choix d'organisation mais à promouvoir leur philosophie ».

« La coordination par une autorité unique, civile ou militaire, des moyens présents en mer dans une perspective de protection des approches, au service de la coopération européenne, devrait pouvoir recueillir l'adhésion des partenaires européens pour constituer une “garde-côtes” respectueuse des spécificités nationales et du principe de subsidiarité. »

Cahier d'acteurs

LE PROJET DE TERMINAL MÉTHANIER À ANTIFER

En conclusion :

Refusons le projet de terminal méthanier à Antifer, projet en porte-à-faux sur la falaise, sur le Pays des Hautes Falaises, projet n'inspirant qu'une méfiance maximum à une grande majorité de la population. Faisons confiance à notre pays pour relever le défi historique qui s'offre à lui.

Faisons œuvre utile à notre région, à la France, à l'Europe. Innovons ! Créons du Beau qui réponde à une attente, une exigence et, au fond, au simple bon sens :

Un Pôle de contact européen pour une coopération en matière de Sécurité du transport maritime :

- Harmonisation des moyens de sécurisation du transport maritime.
- Développement des systèmes Safeseanet, Cleanseanet, Trafic 2000, Spationav etc.
- Développement et harmonisation des moyens aériens et nautiques de surveillance, de sauvetage et antipollution.
- Projet pluridisciplinaire créateur d'emplois.
- Projet moteur pour le tourisme et l'écologie.
- Mise en valeur d'un site à mi-chemin entre Le Havre et Fécamp.
- Possibilités de développement d'un port de plaisance.
- Respect des activités de pêche.
- Possibilités d'installation d'éoliennes.

Que la France s'engage résolument, à Antifer, dans ce qui correspond à sa mission : coordonner, pour le bien de tous avec l'aide intellectuelle, financière et matérielle des états de l'Union, les actions et les moyens des pays concernés par le transport maritime et la préservation des côtes européennes.

Rêvons ! Que ce défi soit relevé, rapidement, par notre pays, appuyé par les instances européennes.