



Les Verts
Confédération Écologiste - Parti Écologiste

Les 25 propositions des Verts pour en finir avec les *Erika*

Torrey Canyon, Tanio, Amoco Cadiz, Braer, Exxon Valdez, Erika... La longue liste des catastrophes maritimes a mis en évidence la fragilité du milieu marin et littoral et les conséquences dramatiques des marées noires pour les populations des zones côtières.

L'émotion suscitée par la catastrophe de l'Erika montre que nos concitoyens n'acceptent plus d'être renvoyés à la « fatalité naturelle ». La manifestation du 5 février à Nantes l'a confirmé. La responsabilité de la catastrophe est d'abord attribuée aux pétroliers. Mais celle des pouvoirs publics, qui ont laissé s'instaurer la déréglementation libérale dans le transport maritime, n'est pas oubliée.

Il revient au gouvernement français, qui s'apprête à prendre la Présidence de l'Union Européenne, d'initier une politique française et européenne ambitieuse. Personne ne pourrait accepter qu'au lendemain d'une telle catastrophe on se contente d'un simple replâtrage superficiel.

C'est dans cet état d'esprit, pour en finir avec les *Erika*, que Les Verts font leurs 25 propositions.

Exposé des motifs

Le transport maritime s'est beaucoup développé en même temps que le commerce mondial connaissait une croissance soutenue. Le tonnage des marchandises transportées par la mer est encore appelé à augmenter fortement. Cette évolution est en soi conforme à l'objectif de développement durable : le transport maritime est le plus économe en énergie.

Mais l'analyse de la flotte mondiale montre que la moyenne d'âge des navires ne cesse d'augmenter. Le développement des pavillons de complaisance, encouragé par tous les pays, y compris la France qui a créé un pavillon-bis (le pavillon des Kerguelen), a fortement contribué à laisser naviguer des navires sans réels contrôles de sécurité et sur lesquels travaillent des équipages soumis à des conditions de travail inacceptables. Cette pression du « toujours moins cher » dans le transport maritime a par ailleurs des conséquences sur la sécurité des navires quel que soit le pavillon, dont la France. Le nombre réduit de marins, l'augmentation de la charge de travail et de la fatigue, les économies sur l'entretien, amènent trop souvent des navires sous notre pavillon au même niveau que ceux qui sont sous pavillon de complaisance.

La concentration de navires dans quelques couloirs de navigation constitue également un facteur important de risque. La France est aujourd'hui particulièrement confrontée à ce dernier problème étant donnée la concentration, dans quelques ports du Nord de l'Europe, de navires obligés de passer par la Manche, entre Calais et Douvres.

Des mesures importantes de renforcement de la sécurité du transport maritime doivent être prises immédiatement. La France doit renforcer ses moyens, pour assurer la mission de contrôle des navires au moins au niveau de ses engagements dans le cadre du Mémoire de Paris. Et, au-delà une augmentation qualitative et quantitative des contrôles doit être engagée. Mais un renforcement des contrôles dans les seuls ports français engendrerait automatiquement une « fuite » des navires vers les autres ports européens les plus proches. C'est pourquoi la France doit prendre des initiatives rapidement aux niveaux européen et mondial pour une généralisation du renforcement des normes de sécurité et des contrôles.

En outre, les pouvoirs publics se sont montrés défailants dans la gestion des conséquences des naufrages. La marée noire consécutive au naufrage de l'*Erika* a montré l'impréparation des organismes et autorités mobilisés dans le cadre du Plan POLMAR. La mauvaise évaluation de l'ampleur de la catastrophe par le CEDRE, le retard au déploiement des moyens humains et techniques sur les zones côtières les plus vulnérables, le manque de réactivité des pouvoirs publics pour satisfaire les besoins des associations engagées dans les opérations de sauvetage de la faune marine et l'absence d'encadrement des premières opérations de nettoyage des côtes ont montré la nécessité de revoir en profondeur les modes de gestion des catastrophes maritimes par les pouvoirs publics. Cette amélioration des capacités de réaction face aux marées noires s'impose également pour permettre à la France d'exercer son devoir d'assistance aux pays tiers subissant également de telles catastrophes et démunis pour y faire face.

Chaque marée noire a été suivie de discours sur la nécessité de renforcer la réglementation du transport maritime. Mais à chaque fois, le « laissez-faire, laissez passer » des libéraux a fait obstacle à une action volontariste aux niveaux international, européen et français.

Aujourd'hui, face aux multiples déclarations d'intention, les Verts entendent donc être **une force permanente de proposition et d'action** pour que les règles de sécurité du transport maritime soient considérablement renforcées et que les pouvoirs publics puissent être en mesure de faire face à une nouvelle catastrophe de ce type avec plus d'efficacité.

L'objectif est double : faire en sorte que les pouvoirs publics soient capables d'affronter efficacement dès demain une nouvelle catastrophe du type de l'*Erika*, mais surtout qu'il n'y ait plus jamais d'*Erika*.

La catastrophe de l'*Erika* montre la nécessité de répondre rapidement à **trois exigences fortes**.

La **création d'un ministère de la Mer et du Littoral** chargé d'élaborer et de mettre en oeuvre une véritable politique durable de la Mer et du Littoral constitue ainsi une priorité politique. Cette politique se saisira de thèmes étroitement connectés entre eux : la politique portuaire et du transport maritime - la gestion de la ressource halieutique - la protection du littoral

En outre, l'exigence d'une responsabilisation des principaux opérateurs économiques du transport maritime, et notamment des compagnies pétrolières, face aux conséquences écologiques et économiques de leur activité doit être satisfaite.

A cet égard, la **loi de 1983 sur la répression de la pollution marine par les navires** doit être révisée pour que la responsabilité pénale des **donneurs d'ordre** et non pas des simples exécutants (le capitaine du navire) puisse être engagée. Les affréteurs (dans le cas de l'*Erika*, TotalFina) ne peuvent bénéficier d'une exonération générale de responsabilité.

D'autre part, ces donneurs d'ordre ne peuvent se contenter d'indemniser quelques frais matériels engagés à l'occasion des opérations de lutte contre la marée noire. Ils doivent intégralement réparer le préjudice économique et le préjudice écologique causés par la marée noire. **Les Verts demandent une modification de l'état du droit, et notamment de la Constitution, pour que les obstacles juridiques à la reconnaissance du caractère indemnisable du préjudice écologique soient levés.**

Ces mesures urgentes ne résoudre pas à elles seules les questions posées par la marée noire de l'*Erika*. Elles ne sont que la base d'un ensemble de décisions de divers ordres.

Le renforcement des conditions techniques de navigation devra constituer une priorité politique de la France et de l'Union européenne. A la suite du naufrage de l'*Exxon Valdez*, les Etats-Unis ont pris leurs responsabilités par l'édiction du *Oil Pollution Act* de 1990. Ils ont ainsi rendu obligatoire une double coque pour les navires de plus de 5000 tonnes construits depuis 1990. A partir de 2010, ce sont tous les navires accostant dans les ports américains qui devront être dotés de cette double coque. L'application de cette mesure par l'ensemble des Etats côtiers de l'Union européenne rendrait impossible pour les navires la traversée des eaux européennes et des Etats-Unis et l'entrée dans les ports européens et des Etats-Unis. Les compagnies pétrolières seraient alors contraintes de faire preuve de la plus grande vigilance à l'égard des navires qu'elles affrètent pour obtenir la garantie que leur cargaison pourra transiter par ces ensembles économiques vitaux.

La moralisation du contrôle maritime est également une priorité politique forte.

Le naufrage de l'*Erika* a mis à jour la nécessité de revoir les modalités d'agrément des sociétés de classification chargées de vérifier l'état des navires. Le secteur des sociétés de classification doit être débarrassé de ses « moutons noirs ».

Les Etats - dont la France - qui pratiquent la complaisance doivent voir leur responsabilité engagée en cas de naufrage dû à leur laxisme concernant l'état du navire ou les conditions de travail de l'équipage. Les

compagnies pétrolières, qui ne peuvent ignorer les risques liés au transport de leurs marchandises par des navires battant pavillon de complaisance, doivent également s'engager à refuser d'affréter ces navires. D'autres initiatives permettant de prévenir les dégazages en mer et le transport des déchets de raffinerie (le fuel lourd transporté par l'*Erika*) devront également permettre de moraliser le transport maritime.

L'édiction de nouvelles règles doit être accompagné du **déploiement des moyens de contrôle nécessaires** à la vérification de leur respect en mer et dans les ports. Des décisions fortes s'imposent. La création d'un **corps européen de garde-côtes** et d'un **corps d'inspecteur indépendants** dotés d'effectifs suffisants seront à cet égard des symboles forts de la volonté de la France et de l'Union européenne de mettre fin à la libre circulation de navires hors-normes au large de nos côtes.

Une politique volontariste d'amélioration des conditions de travail des marins doit être menée aux niveaux français et européen. La déréglementation sociale accentuée dont souffre le transport maritime est en effet un facteur important de naufrage. Les syndicats de marins dénoncent depuis des années les exemples de marins travaillant entre 12 et 14 heures par jour pour des salaires dérisoires, sans sécurité sociale ni retraite et parfois sans formation professionnelle suffisante. La France doit donner l'exemple en supprimant le pavillon des Kerguelen. Le respect des normes édictées par le Bureau International du Travail doit également être assuré à bord des navires entrant dans la zone économique exclusive de la France et des Etats de l'Union Européenne.

Un engagement fort de l'**Organisation Maritime Internationale** (OMI) est l'une des conditions indispensables pour que le transport maritime s'inscrive enfin dans une perspective de développement durable. Cet engagement de l'OMI n'est envisageable que par la démocratisation des modalités de prise de décision en son sein. Le principe **1 Etat = 1 voix** doit y être appliqué. La France doit également dégager les moyens financiers et techniques pour y porter haut et fort les principes du développement durable.

Les citoyens et leurs associations exigent aujourd'hui de vérifier l'application par les pouvoirs publics des décisions qui seront annoncées. Ils devront pouvoir jouer leur rôle essentiel de vigie sur le volontarisme des pouvoirs publics par l'institution de **Commissions Locales d'Information et de Surveillance** sur les zones « à risque » (comme le rail d'Ouessant).

En outre, **la séparation des niveaux de gestion du risque (politique et administratif) et d'évaluation du risque (expertise scientifique)** doit être garantie, afin que des impératifs de gestion qu'ils soient privés ou publics ne puissent entraver les décisions. Ce rôle ne peut plus être dévolu au CEDRE dont les liens avec les compagnies pétrolières sont trop évidents et qui a failli dans l'exercice de sa mission d'évaluation de l'ampleur de la catastrophe de l'*Erika*. Les Verts demandent donc la création d'une **agence publique, totalement indépendante des compagnies pétrolières, chargée d'évaluer les risques de pollutions marines.**

Enfin, l'Etat doit **tirer les leçons des carences relevées dans la mise en oeuvre du plan POLMAR** pour faire face à la marée noire de l'*Erika*. Un audit du plan POLMAR-Terre doit être effectué afin de déceler au sein des autorités civiles et militaires les sources des dysfonctionnements constatés. Des mesures devront également être prises pour aider les associations à renforcer leurs capacités d'intervention auprès de la faune marine en cas de nouvelle marée noire. Enfin, des scientifiques et associations doivent être intégrés dès le début de la crise dans les cellules de crise du Plan POLMAR-Terre afin d'apporter une expertise écologique sur les méthodes de nettoyage des côtes.

- **LES 25 PROPOSITIONS DES VERTS** -

3 décisions politiques majeures

Proposition n° 1 - Créer un ministère de la Mer pour une politique durable de la mer et du littoral.

Proposition n° 2 - Responsabiliser juridiquement les compagnies pétrolières

Proposition n° 3 - Permettre la réparation du préjudice écologique

Renforcer les conditions techniques de navigation

Proposition n° 4 - Imposer des normes de sécurité draconiennes : double-coque et élimination des navires trop anciens

Proposition n° 5 - Réduire les délais d'application par l'Europe de toute nouvelle règle de sécurité décidée par l'OMI.

Moraliser le transport maritime

Proposition n° 6 - Assainir le secteur des sociétés de classification

Proposition n° 7 - Responsabiliser juridiquement les États délivrant des pavillons de complaisance

Proposition n° 8 - Engager les compagnies pétrolières à refuser le système de la complaisance

Proposition n° 9 - Prévenir les « dégazages »

Proposition n° 10 - Dissuader les compagnies pétrolières d'exporter les déchets de raffinerie

Renforcer les contrôles des navires

Proposition n° 11 - Porter les contrôles étatiques des navires jusque dans la zone économique exclusive (200 milles)

Proposition n° 12 - Organiser de véritables contrôles dans les ports

Proposition n° 13 - Gérer les navires hors-normes

Doter la France et l'Europe de moyens de contrôle

Proposition n° 14 - Créer un corps d'inspecteurs indépendants

Proposition n° 15 - Créer un corps européen de garde-côtes

Lutter contre l'exploitation des marins

Proposition n° 16 - Supprimer le pavillon des Kerguelen

Proposition n° 17 - Veiller à l'application des normes sociales internationales sur les navires

Proposition n° 18 - Protéger les marins qui revendiquent le respect de leurs droits légitimes

Impliquer l'Union Européenne et Agir au niveau de l'OMI

Proposition n° 19- Edicter une réglementation européenne renforçant les normes de navigation.

Proposition n° 20 - Instaurer le principe 1 Etat = 1 voix

Garantir la transparence dans la gestion du transport maritime

Proposition n° 21 - Informer les citoyens sur les pollutions marines en créant des CLIS

Proposition n° 22 - Constituer un centre d'expertise indépendant sur les pollutions marines

Réviser le plan POLMAR

Proposition n° 23 - Réviser profondément le plan Polmar-Mer

Proposition n° 24 - Améliorer l'efficacité des opérations de sauvetage de la faune marine

Proposition n° 25 - Mieux encadrer les opérations de nettoyage des côtes

3 DECISIONS POLITIQUES MAJEURES

Proposition n° 1 - Créer un ministère de la mer pour une politique durable de la Mer et du Littoral.

Le monde maritime traverse une crise qui affecte profondément les sociétés humaines littorales et l'environnement marin et littoral. Le déclin des activités économiques traditionnelles comme la pêche côtière favorise le développement d'activités économiques non-durables (urbanisation touristique incontrôlée, développement de la pisciculture intensive...). **Aujourd'hui, la mise en oeuvre d'une politique de développement durable de la Mer et du Littoral est nécessaire.** Cette politique devrait se saisir de trois thématiques étroitement articulées : la gestion des ressources halieutiques, la protection de l'environnement marin et littoral et le développement d'un transport maritime sécurisé.

La politique de la Mer et du Littoral devra contribuer à :

- **un développement durable du littoral passant par :** le strict respect de la loi Littoral du 3 janvier 1986 et l'émergence de projets locaux de développement durable fondés sur le soutien aux activités économiques liées à la mer et respectueuses de l'environnement (pêche, conchyliculture, saliculture...), le développement de l'éco-tourisme et la protection des espaces littoraux et marins remarquables.
- **une gestion durable de la ressource halieutique passant par :** l'intervention des Affaires Maritimes pour faire respecter les restrictions de pêche dans la zone des 12 milles et l'instauration de sanctions à la hauteur des infractions constatées ; la mise en oeuvre des quotas de pêche pour les espèces sensibles ; 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 ; l'orientation de la recherche sur les nouvelles techniques de pêche non plus vers le « pêcher plus » mais vers le « gérons mieux » ; la maîtrise du développement de la pisciculture.
- **un transport maritime sécurisé passant par :** la préservation de la capacité de construction et de réparation navales française et européenne et par l'édiction de règles de navigabilité strictes associées à la mise en place des moyens nécessaires pour veiller à leur respect.
- **une représentation de la France à l'OMI à la mesure des enjeux.** Ce qui implique des fonctionnaires formés aux questions maritimes en nombre suffisant, pour que la représentation de la France dans les diverses commissions ne soit pas l'affaire des seuls experts professionnels.

L'actuelle organisation gouvernementale rend difficile la mise en oeuvre d'une telle politique. La gestion des problèmes maritimes et littoraux est éclatée entre différents ministères : Equipement, Agriculture, Environnement. Cet éclatement symbolise l'absence d'une vision claire de ce que doit être la politique de la Mer et du Littoral et altère la capacité des pouvoirs publics à adopter les approches transversales pourtant nécessaires pour aborder les problèmes maritimes (transport maritime-environnement, pêche-environnement...). **La mise en oeuvre de cette politique de la Mer et du Littoral passe par la création d'un ministère de la Mer et du Littoral doté de moyens humains, financiers et techniques à la hauteur des enjeux.** Ce ministère devra pouvoir coordonner l'action des différents services de l'Etat agissant en Mer et sur le Littoral (Affaires Maritimes, DDE, DDAF, DDASS, Directions

Régionales de l'Environnement) et représenter la France dans les instances européennes et internationales abordant les questions maritimes et littorales

Proposition n° 2 - Responsabiliser juridiquement les compagnies pétrolières en modifiant la loi du 5 juillet 1983

Le naufrage de l'Erika a provoqué de graves préjudices économiques et écologiques. TotalFina croit pouvoir assumer ses responsabilités en arguant de sa contribution au FIPOL. Or, le montant de la contribution de TotalFina au FIPOL, comme le montant de l'indemnisation maximale ouverte au titre de ce fonds, sont sans rapport avec l'ampleur des dommages écologiques et économiques. En outre, la mise en oeuvre de ce système d'indemnisation est indolore et donc totalement déresponsabilisant pour TotalFina.

Les Verts réclament la mise en cause de la responsabilité environnementale (civile et pénale) des affréteurs, seule susceptible de provoquer un changement radical de comportement.

Or, dans son état actuel, le droit français ne permet pas de répondre à cette exigence. La loi n°83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires modifiée en 1990 présente en effet deux lacunes majeures.

D'une part, les amendes prévues (1 million de francs maximum) sont peu dissuasives.

D'autre part, ce texte ne permet pas d'engager la responsabilité pénale des véritables donneurs d'ordre et notamment des affréteurs. La loi engage à titre principal la responsabilité pénale du capitaine et permet tout au plus de mettre les amendes à la charge de l'exploitant ou du propriétaire du navire ; « *compte tenu des circonstances de fait, et notamment des conditions de travail* » du capitaine. L'engagement de la responsabilité du capitaine à titre principal est sans lien la responsabilité réelle du capitaine. Le propriétaire de la cargaison (qui a choisi le navire, et par conséquent l'armateur et le capitaine), l'opérateur, l'armateur, le propriétaire du navire, sont sans aucun doute mieux adaptés pour représenter « le navire ».

Les Verts demandent donc la révision de la loi du 5 juillet 1983 pour que la responsabilité pénale et civile des vrais donneurs d'ordre soit engagé. La loi doit préciser que l'engagement de cette responsabilité doit aller jusqu'à **la prise en charge intégrale par les affréteurs du coût de remise en état des milieux naturels affectés par les pollutions.**

D'autre part, tout navire ayant l'intention d'entrer dans les eaux territoriales françaises, soit pour transit, soit pour escale, devra fournir aux services de sécurité une attestation d'un organisme bancaire ou d'assurance précisant que celui-ci se porte garant en cas de dommages causés par une pollution marine dus aux hydrocarbures ou aux marchandises transportées. En cas de transport d'hydrocarbures, le garant devra obligatoirement être le propriétaire de la cargaison. En cas de sinistre, l'organisme qui s'est porté garant du navire pourra être tenu pour pénalement responsable au même titre que le propriétaire, l'armateur ou l'affréteur du navire.

Une proposition de loi reprenant l'ensemble de ces propositions a été déposée par les députés Verts à l'Assemblée nationale.

Proposition n° 3 - Permettre la réparation du préjudice écologique

La décision de la Cour d'Appel de Chicago rendue le 24 janvier 1992 dans l'affaire « Amoco Cadiz » avait déjà mis en évidence les limites du droit face aux catastrophes écologiques que sont les marées noires. Les tribunaux avaient en effet manifesté leur réticence à admettre l'indemnisation du préjudice écologique en tant que tel, seuls les préjudices matériels et ceux résultant de l'engagement de frais pour la remise en état des milieux étant indemnisables. Aujourd'hui, en France comme à l'étranger, l'état du droit n'a guère évolué.

Pourtant, les diverses marées noires ont provoqué des dommages irréversibles aux espèces et milieux naturels. Les limites posées par la jurisprudence aboutissent à exonérer les compagnies pétrolières de toute responsabilité sur ce point. Il faut donc permettre aux juridictions d'imposer aux compagnies pétrolières la réparation des préjudices écologiques en modifiant l'état du droit. Les Verts proposent deux mesures permettant de répondre aux exigences de responsabilisation de l'ensemble des opérateurs économiques face à l'environnement.

. Consacrer un droit constitutionnel à l'environnement

La déclaration de Rio sur l'environnement et le développement a proclamé le droit des êtres humains à une vie saine « en harmonie avec la nature ». Ce droit à l'environnement des hommes a été transcrit dans la Constitution de certains Etats. La France est demeurée à l'écart de ce mouvement en refusant de consacrer comme **une liberté publique constitutionnelle** le droit des citoyens à un environnement de qualité. Au delà du symbole, cette reconnaissance du droit à l'environnement pourrait fonder en droit des actions des citoyens pour obtenir réparation du préjudice écologique créé par des événements comme les marées noires.

. Permettre à l'Etat de se constituer partie civile dans les affaires de pollution

En complément de la proposition précitée, les Verts demandent que la loi de 1983 sur la répression de la pollution par les navires soit également modifiée pour **permettre à l'Etat de se constituer partie civile** afin d'obtenir devant les juridictions compétentes **réparation du préjudice écologique** créé et non pas simplement réparation des préjudices matériels. Les indemnités versées devront abonder le **Fonds de Gestion des Espaces Naturels et Ruraux** créé par la loi Voynet sur l'aménagement et le développement durable du territoire. Les indemnités pourront ainsi réutilisées pour financer les opérations de protection, de restauration et de gestion des milieux naturels.

RENFORCER LES CONDITIONS TECHNIQUES DE NAVIGATION

Les mesures proposées ci-dessous visent à améliorer en profondeur les conditions de navigation des navires transportant des matières dangereuses. **L'objectif est de parvenir rapidement dans le transport maritime de matières dangereuses à une réglementation aussi contraignante que celle élaborée par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile.** La navigation maritime ne pourra être sécurisée que par une intervention ferme des pouvoirs publics aux niveaux international, européen et national. Les « Codes de bonne conduite » dont se dotent les compagnies pétrolières, et dont le respect n'est garanti par aucune autorité indépendante, ne peuvent être que complémentaires à cette intervention publique.

Proposition n° 4 - Imposer des normes de sécurité draconiennes : double-coque et élimination des navires trop anciens

L'enquête administrative consécutive au naufrage de l'*Erika* a montré que le délabrement avancé des structures du navire - âgé de 24 ans - était largement responsable de la catastrophe écologique et économique qui a suivi. L'enquête indique que les affréteurs successifs de l'*Erika* - TotalFina, Esso et BP - connaissaient l'état de délabrement du navire. La course au profit financier leur a fait préférer le silence sur ce point plutôt qu'une attitude responsable. Aujourd'hui, le renforcement des conditions techniques de navigabilité s'impose. Certains Etats côtiers ont déjà ouvert la voie. Suite au naufrage de l'*Exxon-Valdez*, les Etats-Unis ont ainsi rendu obligatoire une double coque pour les navires construits depuis 1990. A partir de 2010, ce sont tous les navires accostant dans les ports américains qui devront être dotés de cette double coque. L'OMI a par la suite modifié la règle 13F de MARPOL, et rendu obligatoire la double coque ou des solutions alternatives pour les navires neufs de plus de 5000 tpl construits à partir du 6 juillet 1993. Des critères de contrôle plus stricts sont établis pour les navires existants, mais la transformation des navires classiques en pétroliers à double-coque n'est pas demandée. La France et l'Union Européenne doivent à leur tour prendre la mesure du problème et leurs responsabilités.

Les Verts demandent ainsi :

- l'interdiction des navires sans double coque à partir de 2010, ou solution équivalente.
- l'interdiction aux navires transportant des matières dangereuses ou polluantes âgés de plus de 20 ans de transiter dans les eaux et de faire escale dans les ports des Etats membres. Cette interdiction devra viser les navires-citernes âgés de plus de 18 ans en 2002 et de plus de 15 ans en 2005.
- La mise en place d'une écotaxe à taux progressif pour les navires-citernes âgés de plus de 15 ans pour inciter les armateurs à renouveler la flotte.

Proposition n° 5 - Réduire les délais d'application par l'Europe de toute nouvelle règle de sécurité décidée par l'OMI.

L'OMI a mis en place une procédure d'amendement tacite qui permet aujourd'hui l'adoption rapide des amendements de la convention MARPOL sans obligation de nouvelles procédures de ratification.

La pression des pays armateurs retarde malheureusement trop souvent l'application rapide de nouvelles règles, lorsque cette application est coûteuse pour les propriétaires de navires.

Il n'est pas normal de laisser un délai de quinze ans pour remplacer des navires dangereux pour l'environnement, lorsque l'on sait que 40% de la flotte mondiale est composée de navires trop âgés.

C'est pourquoi l'Europe doit, lorsque la sécurité et les risques pour l'environnement le justifie, réduire les délais d'application des règles de l'OMI, pour les navires appelés à faire escale dans nos ports et fréquenter nos eaux,

MORALISER LE TRANSPORT MARITIME

Proposition n° 6 - Assainir le secteur des sociétés de classification

L'enquête administrative sur la catastrophe de l'*Erika* a mis en évidence d'inquiétantes dérives dans le système des sociétés de classification chargées de vérifier l'état des navires. Il est nécessaire d'éliminer de ce secteur un certain nombre de sociétés trop laxistes.

Les Verts demandent donc :

- que la France établisse sa propre liste des sociétés de classification agréées en complément de la liste européenne.
- que la France interdise l'entrée dans notre Zone Economique Exclusive de tout navire ne disposant pas de titres de navigation délivrés par une société agréée par la France. Avec extension dès que possible de cette disposition au niveau européen.
- que la France se donne le droit de retirer l'agrément à une société, sans préavis, si après un accident la société de classification apparaît non fiable ou lorsqu'il apparaît, après un nombre à déterminer de contrôles par l'Etat que cette société délivre des certificats complaisants.

Proposition n° 7 - Responsabiliser juridiquement les Etats délivrant des pavillons de complaisance

Le système du « pavillon de complaisance » symbolise les dérives inhérentes au libéralisme économique. Il consiste à immatriculer un navire sur le registre d'un Etat peu regardant en matière de conditions de navigation (droit du travail, sécurité du navire) en contre-partie de la perception d'une taxe par l'Etat du pavillon. L'institution du « pavillon de complaisance » ne présente que des inconvénients : les Etats spécialisés dans la délivrance des « pavillons de complaisance » n'ont pas résolu leurs problèmes économiques et sociaux et les armateurs qui l'utilisent - avec la complicité des affréteurs - contribuent à mettre en danger la vie des marins ainsi que l'environnement marin et littoral. La complaisance s'accompagne souvent de la dissimulation des véritables donneurs d'ordre. Dans le cas de l'*Erika*, nous nous retrouvons avec un propriétaire de navire inconnu, un exploitant qui n'apparaît pas, alors que l'armateur officiel est un gestionnaire professionnel, et que le propriétaire de la cargaison ne risque aucune poursuite. La catastrophe de l'*Erika* a montré la nécessité d'agir auprès des Etats délivrant ces pavillons de complaisance afin de les responsabiliser par rapport aux risques sociaux et écologiques créés.

Les Verts demandent donc que l'Organisation Maritime Internationale prenne rapidement les mesures nécessaires pour que :

- la responsabilité de l'Etat du pavillon puisse être engagée devant les tribunaux en cas de naufrage dû au délabrement du navire.
- les sociétés de classification de nature commerciale ne décident pas seules du bon état de navigabilité des navires : l'Etat du pavillon doit se doter d'un nombre d'inspecteurs d'Etat suffisant, proportionnel au nombre de navires immatriculés, afin d'être en mesure d'assurer sa mission de supervision du travail de ces sociétés. Les Etats développés devront fournir une assistance technique pour aider ces Etats à développer leur propre corps de contrôle.
- L'Etat du pavillon n'immatricule que des navires dont la propriété est clairement établie : l'OMI doit veiller à ce que la transparence commerciale soit la règle.

Proposition n° 8 - Engager les compagnies pétrolières à refuser le système de la complaisance dans une Charte pour le développement durable du transport maritime

Les compagnies pétrolières ne peuvent ignorer les conséquences du développement de la complaisance sur les mers du Globe. Elles doivent passer du discours sur l'« entreprise-citoyenne » aux actes. Les Verts demandent donc la rédaction **d'une Charte pour un développement durable du transport maritime** par laquelle ces compagnies s'engagent à refuser de faire appel à des navires battant pavillon de complaisance et à accepter la transparence totale sur leurs activités dans le transport maritime pour que le respect de cet engagement puisse être vérifié par les citoyens et leurs associations. Pour l'application de cette charte, sera considéré comme pavillon de complaisance tout pays acceptant d'immatriculer un navire dans des conditions contraires aux règles de la convention du 7 février 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires.

Proposition n° 9 - Prévenir les « dégazages »

Le « dégazage » en mer est dû à une délinquance maritime et à un manque de contrôle tout aussi condamnable. Mais il est dû aussi à un manque de moyens mis à la disposition des navires dans les ports, à un coût trop élevé de ces moyens, et à une négligence des autorités portuaires qui ne se sentent pas concernées. La loi n°85-583 (modifiée) du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires ne prévoit pas de sanctions adaptées face aux « dégazages ». Aux termes de ce texte, les pollueurs peuvent être condamnés à des peines de prison et à des peines d'amende, dont certaines peuvent atteindre au plus un million de francs. Or les amendes belges et hollandaises sont beaucoup plus dissuasives... incitant les navires à dégazer dans les eaux françaises. Il convient donc de renforcer les sanctions régissant ce type de pratiques. Par ailleurs, Les Verts demandent que soit assurée dans les ports :

- la réception à faible prix des résidus d'hydrocarbures de propulsion pour tous les navires.
- la réception systématique des résidus de nettoyage des cuves pour les navires-citernes.
- le contrôle systématique des indications portées sur le registre des hydrocarbures pour vérifier s'il n'y a pas eu dégazage en mer (voir proposition n°12)
- la mise en cause pénale, par modification de la loi de 1983 (voir proposition n°2), des autorités portuaires qui auraient contribué, par leur négligence, à une pollution de la mer.

Proposition n° 10 - Dissuader les compagnies pétrolières d'exporter les déchets de raffinerie

Le naufrage de l'*Erika* a provoqué la pollution de la mer et des côtes par du fuel lourd c'est-à-dire un produit résiduel issu du raffinage du pétrole brut. Ce fuel lourd est un combustible de qualité médiocre, très polluant puisque contenant 3 à 4 % de soufre. En outre, ce produit semble être potentiellement dangereux pour la santé humaine (et notamment pour celle des bénévoles ayant participé aux opérations de nettoyage des côtes). L'exportation par TotalFina de ce type de produits revient à chercher à se débarrasser d'un produit « encombrant » auprès de pays prêts à pratiquer le « dumping environnemental et sanitaire » pour pallier à leurs problèmes de développement socio-économique. Ce type de pratique est totalement inacceptable. Les Verts rappellent leur attachement au respect du principe de proximité en matière de gestion des déchets de toute sorte : **tout déchet doit être traité sur le site où il a été produit**. Il s'agit d'une des règles de base du développement durable.

Pour appliquer ce principe, des équipements de désulfuration du fuel lourd doivent être mis en place.

RENFORCER LES CONTROLES

Proposition n° 11 - Porter les contrôles étatiques des navires jusque dans la Zone Economique Exclusive (200 milles)

Actuellement, l'intervention de l'Etat est limitée aux eaux territoriales soit 12 milles. Après le naufrage de l'*Erika*, le préfet maritime a indiqué à plusieurs reprises qu'un nombre important de navires sous-normes passe tous les jours sur le rail d'Ouessant, sans donner de précisions sur ce qu'il entend par sous-normes, et pourquoi il les laisse passer. Le naufrage de l'*Erika* a mis en lumière la nécessité d'accroître le contrôle par l'Etat des navires croisant dans les eaux françaises. Ainsi les Verts demandent que :

- la compétence de l'intervention de l'Etat soit étendue sur toute la Zone Economique Exclusive, soit 200 milles. Une telle mesure, déjà mis en oeuvre par d'autres Etats, permettrait aux services de surveillance de prendre en charge un navire ayant des avaries ou des problèmes techniques, donc potentiellement dangereux, même s'il n'est pas dans les eaux territoriales (pour l'*Erika* le préfet maritime aurait pu et dû le faire, mais il n'avait pas le pouvoir d'imposer à l'*Erika* de rejoindre tel ou tel port, ou de faire route plus au large).
- que la France refuse l'entrée dans la Zone Economique Exclusive à tout navire identifié comme étant sous-normes, et ne répondant pas aux critères de sécurité définis par l'Europe.

Proposition n° 12 - Organiser de véritables contrôles dans les ports

Des contrôles par visite du navire doivent être systématiquement organisés dans les ports. Le contrôle par simple examen des documents de bord est insuffisant : au cours d'une simple visite, l'inspecteur constate le plus souvent que le navire est bien entretenu, et que les documents sont en règles, mais cela ne suffit pas pour qu'il soit navigable, apte à affronter la mer. L'*Erika* en est la preuve. Les Verts demandent donc que l'Etat ait l'obligation de procéder à un examen approfondi de chaque navire faisant escale pour la première fois dans un port. Ces contrôles doivent porter sur :

- la réalité des indications portées sur le registre des hydrocarbures (ce contrôle permet de vérifier qu'il n'y a pas eu dégazage en mer)
- la réalité des indications portées sur les documents de bord (en particulier nom de l'armateur et du propriétaire). Ce contrôle ne peut pas se faire dans le cours d'une escale. Il faut que ces indications, qui sont connues de l'agent consignataire, soient vérifiées avant l'arrivée du navire.
- l'effectivité des diplômes des officiers du navire. Là aussi, il faut que ces indications soient vérifiées avant l'arrivée du navire.
- le temps de travail du personnel. Sur ce point, la France doit légiférer pour écarter la règle selon laquelle c'est la loi du pavillon qui s'applique à bord et imposer que les navires qui font escale doivent être en conformité avec les règles du Bureau International du Travail.

A l'issue de cet examen, **un certificat de visite valable 3 mois** sera délivré. Chaque navire envisageant de faire escale dans un port Français aura obligation, s'il ne dispose pas d'un certificat à jour, de demander la visite des inspecteurs pour que ce certificat soit délivré ou renouvelé.

Proposition n° 13 - Gérer les navires hors-normes

Actuellement, dans beaucoup de ports, un navire retenu est un navire qui occupe un quai commercial, et empêche un autre navire d'accoster. La tentation de lui refuser l'accès au port est donc importante. Cette politique conduit à laisser des navires-poubelles errer sur les mers en espérant que leur naufrage prévisible ne cause aucun dommage aux côtes de l'Etat du port qui lui a refusé tout accès.

Par conséquent, les Verts demandent :

- l'institution d'une obligation d'accueil des navires hors normes qui seraient parvenus à pénétrer dans les eaux françaises en dépit des interdictions ;
- qu'en contre partie, ces navires soient soumis à une obligation de réparation et ne soit autorisés à repartir qu'après qu'un constat de navigabilité ait pu être effectué par les inspecteurs indépendants. Les frais occasionnés au port par cette immobilisation devront être mis à la charge de l'affréteur ou de l'armateur.
- que la France se dote des moyens juridiques pour obliger un armateur à réparer sous un certain délai, et pour envoyer à la casse un navire non réparé dans ce délai.

DOTER LA FRANCE ET L'EUROPE DE MOYENS DE CONTROLE

L'édiction de nouvelles règles de sécurité pour les navires transportant des matières dangereuses et polluantes doit être accompagnée de la mise en place des moyens humains, techniques et financiers destinés à garantir leur respect.

Il y a 15 centres de sécurité en France donc en théorie 15 chefs de centre et 52 inspecteurs en exercice. En fait il ne faut pas compter sur plus de 30 inspecteurs habilités ou compétents pour effectuer des visites (civils et militaires – et compte tenu des départs en retraite et/ou maladie). L'âge moyen des inspecteurs (58 à 60 ans) laisse entrevoir des places vacantes dans les 3 ans à venir ! Avec 24 inspecteurs d'origine professionnelle « marine marchande » (donc sachant concrètement comment est exploité un navire), il y a pénurie pour assurer l'avenir. Les jeunes inspecteurs d'origine universitaire et nommés au choix ne sont pas immédiatement opérationnels : ils doivent recevoir une formation dans les différents centres de sécurité pendant au moins 2 ans. Cette pénurie a des conséquences évidentes : en 1999 il n'y a eu que 13% de navires contrôlés au lieu des 25% que la France s'était pourtant engagée à contrôler.

En outre l'indépendance de ces inspecteurs n'est pas garantie vis-à-vis des intérêts économiques en jeu - on connaît trop bien en France le pouvoir « d'influence » des sociétés Elf et TotalFina sur la classe politique et l'administration.

Sur ce point, les Verts demandent :

Proposition n° 14 - Créer un corps d'inspecteurs indépendants

- La création d'un vrai corps d'inspecteurs indépendants des pouvoirs économiques et formés est un enjeu majeur. Les effectifs devront être à la hauteur : pour la France, le chiffre de 200 inspecteurs constitue un minimum incompressible si elle veut assumer ses responsabilités en matière de contrôle des navires. Ce corps devra être placé sous la tutelle du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement ou en tutelle partagée entre ce ministère et le Ministère de la Mer et du Littoral qui devra être créé. Ces inspecteurs devront pouvoir se rendre rapidement sur un bateau en alerte. Ils devront pouvoir être disponibles 7 jours sur 7 et de nuit. Leur formation et leur rémunération devront être à la hauteur des lourdes responsabilités qui leur sont confiées. Ils devront pouvoir intervenir aussi bien en mer qu'au port, et être assistés par les moyens en matériels et en hommes nécessaires pour des inspections complètes dans des temps limités adaptés aux contraintes de l'exploitation des navires.

La création de ce corps doit s'accompagner de :

Proposition n° 15 - Créer un corps européen de garde-côtes

- La création à terme d'un corps de garde-côte européen. Ce service public civil comprendrait les différents acteurs des contrôles actuels, à savoir les inspecteurs indépendant ci-dessus, les experts des centres de sécurité, le personnel de gestion des fichiers centraux navires (Equasis), les effectifs des centres de contrôle recherche opérations sécurité et sauvetage en mer (CROSS).
- La mise en place d'une école de formation à la sécurité et au contrôle des navires, destinée à former le personnel naval, le personnel de surveillance, et les inspecteurs, aussi bien en formation initiale qu'en formation continue.

LUTTER CONTRE L'EXPLOITATION DES MARINS

Proposition n° 16 - Supprimer le pavillon des Kerguelen

La France participe directement à la dégradation accélérée des conditions de travail des marins. Alors que Jacques Chirac était premier ministre, elle a ainsi institué le « pavillon Kerguelen » qui permet aux

compagnies françaises qui l'adoptent d'employer des marins étrangers en s'exonérant du droit du travail français ! Cette mesure doit être supprimée.

Proposition n° 17 - Veiller à l'application des normes sociales internationales sur les navires

Pour lutter contre l'exploitation des marins, l'Europe doit édicter :

- l'interdiction d'escale aux navires dont l'équipage ne serait pas couvert par un contrat de travail garantissant l'application des normes des conventions internationales du Bureau International du Travail.
- l'interdiction d'appareillage aux navires dont les membres de l'équipage, y compris le capitaine et ses adjoints n'ont pas pris le temps réglementaire de repos prévu par la convention internationale STCW.
- l'obligation pour l'armateur d'un navire qui compte entrer dans la Zone Economique Exclusive d'envoyer aux services maritimes, suffisamment à l'avance, une liste d'équipage avec les brevets et diplômes de l'équipage, la date et le lieu où ces diplômes ont été délivrés, et toute information permettant de vérifier les compétences de l'équipage.

Proposition n° 18 - Protéger les marins qui se battent pour le respect de leurs droits légitimes

Les Verts demandent que la loi française soit modifiée pour :

- indiquer clairement que les tribunaux français sont compétents pour juger des différends entre les marins d'un navire étranger en escale et l'armateur du navire. La même loi doit indiquer que les règles applicables par le juge ne sauront être inférieures aux règles du Bureau International du Travail.

**IMPLIQUER L'UNION EUROPEENNE ET
AGIR AU NIVEAU DE L'OMI**

Proposition n° 19 - Edicter une réglementation européenne renforçant les normes de navigation.

Le caractère, par nature, transfrontalier du transport maritime et des pollutions marines justifie une intervention juridique européenne. Suite au naufrage du Braer au large des Iles Schetlands, le Parlement

avait demandé une action énergique de la Commission européenne et du Conseil des ministres européens et notamment l'édiction d'une ou plusieurs directives européennes imposant des normes de navigabilité renforcées dans le secteur du transport de matières dangereuses. Le naufrage de l'*Erika* est l'une des conséquences désastreuses de l'inertie de la Commission et du Conseil des ministres européens. Les Verts demandent donc l'édiction rapide d'une directive européenne reprenant les propositions énoncées ci-dessus et sa transposition rapide et effective dans l'ensemble des Etats membres côtiers. Cette réglementation européenne devra permettre d'élaborer un cahier des charges européen servant de base à l'inspection des navires anciens.

L'Europe ne saurait continuer plus longtemps à dénoncer le système tout en acceptant que les navires battant pavillon de complaisance naviguent dans ses eaux et accostent dans ses ports et que l'opacité ait été juridiquement organisée pour empêcher toute poursuite. Ainsi, les Verts demandent qu'en application du principe de précaution :

- l'ensemble des Etats membres de l'Union Européenne se réservent le droit de refuser l'entrée dans leur Zone Economique Exclusive et dans leurs ports de navires battant pavillon d'Etats dépourvus d'un nombre d'inspecteurs suffisant.
- l'ensemble des Etats membres de l'Union Européenne se réservent le droit de refuser l'entrée dans leur Zone Economique Exclusive et dans leurs ports de navires dont le propriétaire ou l'armateur réel est inconnu. Un gestionnaire pour compte d'autrui (cas de Panship Management désigné comme armateur de l'*Erika* ne saurait être considéré comme armateur. Une boîte postale à Malte (cas de Tevere Shipping désigné comme propriétaire de l'*Erika*) ne saurait être considéré comme propriétaire

En outre, l'Europe doit interdire toute activité sur son territoire aux sociétés délocalisées (par exemple Total Bahams, filiale de Total chargée des affrètements).

Proposition n° 20 - Instaurer le principe 1 Etat = 1 voix

L'Organisation Maritime Internationale est l'organisation internationale où s'élaborent les règles du transport maritime. La sécurisation du transport constitue un enjeu planétaire ; les Verts sont donc tout à fait favorables à ce que ce soit au sein d'une organisation internationale que s'élaborent les règles destinées à assurer cette sécurisation. Mais le mode de fonctionnement de cette organisation doit être démocratisé et la France doit se doter des moyens nécessaires pour y défendre les principes du développement durable.

Le mode de fonctionnement de l'OMI ne permet pas aujourd'hui de résoudre le problème de la complaisance : les droits de vote des pays sont déterminés par le tonnage de leur flotte, ce système permet aux Etats ayant fait de la délivrance de « pavillons de complaisance » une activité économique à part entière de bloquer toute initiative en faveur d'une réglementation plus stricte du transport maritime. **Ce système non-démocratique doit être supprimé pour que chaque Etat représenté dispose d'une voix.**

Par ailleurs, il faut garantir la transparence des propositions de la France et des débats à l'OMI, par une information systématique et régulière du public et des associations citoyennes de défense de l'environnement.

GARANTIR LA TRANSPARENCE DANS LA GESTION DU TRANSPORT MARITIME

Proposition n° 21 - Informer les citoyens sur les pollutions marines en créant des CLIS

Les citoyens doivent pouvoir disposer de structures d'information et de concertation sur le trafic maritime dans les zones « à risque » (rail d'Ouessant par exemple). Ainsi, les Verts proposent la création de **Commissions Locales d'Information et de Surveillance** réunissant la Marine nationale, les Affaires Maritimes, les associations de protection de l'environnement destinée à diffuser toutes les informations sur les infractions au droit maritime, les dégazages constatés... **Ces Commissions Locales d'Information et de Surveillance permettraient aux associations de jouer de façon continue leur rôle de vigie sur le respect des règles de sécurité maritime.**

Proposition n° 22 - Constituer un centre d'expertise indépendant sur les pollutions marines

Le naufrage de l'*Erika* a révélé une dangereuse confusion d'intérêt au sein du **CEDRE** (Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux), chargé de développer une expertise sur les pollutions accidentelles des eaux. Le CEDRE est ainsi financé à hauteur de 1 million chacune par les compagnies Elf et TotalFina et les deux compagnies apportent au CEDRE une assistance technique non négligeable. Cette confusion pose d'autant plus de problèmes que le CEDRE est le seul outil d'aide à la décision pour les autorités politiques en charge de la gestion de la crise. Dans ce domaine comme dans d'autres, **les Verts revendiquent une séparation stricte des niveaux d'évaluation des risques (rôle d'expertise scientifique) et de gestion du risque (action politique et administrative).**

Au regard de l'étroitesse de ses liens avec les compagnies pétrolières, le CEDRE ne peut plus être l'organisme chargé de fournir l'expertise scientifique aux politiques. Les Verts proposent donc la création d'une **Agence de protection de l'espace maritime**, constituée sous la forme d'un établissement public de l'Etat. Cette Agence aurait pour mission d'assurer un rôle d'expertise auprès des ministères chargés de la Mer et de l'Environnement et de coordonner l'information et les données scientifiques en matière de pollution du milieu marin. Une fois créée, cette Agence pourrait compléter l'action de **l'Observatoire de la Marée Noire** créé à l'initiative de Dominique Voynet. L'indépendance de cette Agence sera assurée par la composition de son Conseil d'Administration (parlementaires, associations de défense de l'environnement, représentant du personnel navigant, services de l'Etat, personnalités qualifiées) et son financement sur fonds publics.

REVISER LE PLAN POLMAR

La marée noire provoquée par le naufrage de l'Erika a révélé l'inefficacité du plan Polmar-Mer, les lacunes du plan POLMAR-Terre pour assurer d'une part la collecte et les premiers soins des oiseaux mazoutés et, d'autre part les premières opérations de « démazoutage » des côtes.

Proposition n° 23 - Réviser profondément le plan Polmar-Mer

Le plan Polmar mer a été d'une inefficacité quasi-totale. Il est apparu que tout avait été étudié pour le seul cas d'une marée noire facile à combattre avec des dispersants. Les barrages destinés à empêcher le polluant de pénétrer dans les zones sensibles sont apparus en nombre insuffisants et inutiles par forts vents et forts courants. Les navires français envoyés sur zones pour tenter de pomper le fioul de l'Erika n'ont rien pu faire, et il a fallu attendre l'arrivée de navires hollandais et allemands pour qu'un minimum d'hydrocarbures puisse être évacué en mer. Ces navires, adaptés aux conditions de la mer du Nord, ne peuvent d'ailleurs pas travailler par mer grosse. On remarquera que les naufrages arrivent le plus souvent par fortes tempêtes, et qu'il ne sert à rien de disposer de matériel naval qui ne peut travailler que par beau temps.

Les Verts demandent donc :

- La construction de navires d'intervention en nombre adapté à la longueur de nos côtes, aptes à pomper en mer tout type de polluant, et ceci quelles que soient les conditions de temps. Ce matériel pourrait d'ailleurs consister en outillage prévu pour travailler en liaison avec des navires de pêche, ce qui permettrait une intervention sur zone avec du matériel naval existant, conduit par des professionnels qualifiés habitués aux zones d'intervention.
- L'étude et la construction de systèmes de barrages adaptés à la protection contre l'agression de toute sorte de produit polluant, utilisables par tout temps.
- L'étude et la construction de matériels adaptés au relevage des épaves et à l'enlèvement des marchandises dangereuses ou polluantes restées à bord des navires naufragés. Un tel matériel devant pouvoir être disponible immédiatement après un accident, et apte à procéder à l'enlèvement du polluant quelles que soient la période de l'année.

Proposition n° 24 - Améliorer l'efficacité des opérations de sauvetage de la faune marine

En dépit de la forte mobilisation des agents des services de l'Etat et des collectivités locales, la mise en oeuvre du plan POLMAR-Terre a montré une réactivité insuffisante des pouvoirs publics pour assister les associations de protection de la nature dans la mise en place de centres de soins efficaces.

Les Verts demandent donc :

- **un audit indépendant du plan POLMAR-Terre** afin de déceler au sein des services civils et militaires les origines des dysfonctionnements constatés et de dégager les mesures destinées à améliorer la réactivité des services concernés pour les opérations de sauvetages oiseaux et

mammifères mazoutés. L'Etat devra s'engager à mettre en oeuvre les moyens humains, techniques et financiers nécessaires à la concrétisation des pistes d'action qui en ressortiront.

- l'engagement d'une réflexion entre services de l'Etat et associations sur la nécessité de doter la France de **centres de soins pérennes pour oiseaux et mammifères marins mazoutés**, s'appuyant sur les centres associatifs existant.
- l'aide à la constitution d'une **équipe d'experts chargée de mobiliser les connaissances sur les meilleures techniques de démazoutage d'oiseaux et mammifères existantes à travers le monde**. Cette équipe pourrait s'intégrer dans un groupe d'experts européen constitué par la Commission pour doter l'Europe de capacités de réaction rapide en cas de marée noire et lui permettre de prêter assistance aux pays tiers victimes de telles catastrophes.

Proposition n° 25 - Mieux encadrer les opérations de nettoyage des côtes

Les opérations de nettoyage des côtes ont souvent été menées de telle façon qu'aux dégâts de la marée noire se sont ajoutés des dommages écologiques consécutifs à l'utilisation de méthodes de nettoyage ignorant la fragilité des milieux littoraux(circulation incontrôlée d'engins de travaux publics sur les dunes, décapage des rochers...) ! Le souci de sauver la prochaine saison touristique ne saurait justifier l'utilisation de méthodes traumatisantes pour les milieux naturels. Ces dommages écologiques ont été réalisés parce qu'une grande partie des opérations s'est déroulée hors de tout contrôle des préfetures et sans concertation avec les scientifiques et associations de protection de la nature. Les Verts demandent donc pour l'avenir **l'intégration des scientifiques et associations de protection de la nature dans les cellules de crise du Plan POLMAR-Terre afin d'apporter une expertise écologique sur les méthodes de nettoyage des côtes.**