

LES ENJEUX DU TRANSPORT MARITIME EUROPEEN

Le cas de la mer du Nord

Mémoire de géopolitique

du Capitaine de Corvette de la marine néerlandaise

Jean-Louis LAGUETTE

dans le cadre de l'étude dirigée "Les enjeux des espaces océaniques"

Directeur : CA François CARON

Avril 2001

FICHE DOCUMENTAIRE

Relative à un mémoire de géopolitique

1. les enjeux du transport maritime européen ; le cas de la mer du nord.
2. Capitaine de Corvette Jean-Louis LAGUETTE, Pays-Bas.
3. Avril 2001.
4. Division D.
5. Mémoire de géopolitique.
6. Le transport maritime est primordial pour l'Europe, mais les risques de concentration et ceux concernant la sécurité maritime sont importants. Le mémoire décrit la législation maritime au niveau mondial, puis les principaux enjeux maritimes pour l'Europe. A travers l'exemple de la mer du Nord, l'étude propose des solutions pour un meilleur équilibre portuaire et une amélioration de la sécurité maritime.
7. Mots clés : Transport maritime, port, fleuve, Europe, sécurité maritime, mer du Nord, navire

TABLE DES MATIERES

FICHE DOCUMENTAIRE	2
INTRODUCTION	5
1. LES DEFIS MONDIAUX DE LA SECURITE MARITIME.....	9
1.1 GENERALITES.....	9
1.2 LES CONVENTIONS PRINCIPALES.	10
1.3 LES DIFFERENTS TYPES DE NAVIRES DE COMMERCE.	13
1.4 LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES.....	15
1.5 LES PROBLEMES ACTUELS DU TRANSPORT MARITIME.....	16
1.5.1 ELABORATION DIVERSE DES NORMES DE SECURITE.	16
1.5.2 LE PAVILLON DE COMPLAISANCE.....	18
1.5.3 LA SURCAPACITE.	19
1.5.4 LE VIEILLISSEMENT.	19
1.6 CONCLUSIONS PARTIELLES.....	20
2. L'EUROPE ET LE TRANSPORT MARITIME ; L'EXEMPLE DE LA MER DU NORD.....	21
2.1 GENERAL.	21
2.2 ACTIVITES PORTUAIRES.	22
2.3 LES ZONES PORTUAIRES PRINCIPALES AU BORD DE LA MER DU NORD.	22
2.3.1 LA FRANCE : LE HAVRE ET DUNKERQUE.....	23
2.3.2 LA BELGIQUE : ANVERS.	24
2.3.3 LES PAYS-BAS : ROTTERDAM.	24
2.3.4 L'ALLEMAGNE : HAMBOURG, BREME-BREMERHAVEN ET WILHELMSHAVEN.	25
2.3.5 LA NORVEGE : BERGEN.....	27
2.3.6 ROYAUME-UNI : LONDRES ET AUTRES PORTS.	27
2.4 L'EUROPE ET LE TRANSPORT MARITIME.....	28
2.5 LES DEFIS DU TRANSPORT MARITIME EN EUROPE ET VERS LA MER DU NORD.	31
2.5.1 LA CONCURRENCE DE L'EUROPE.	31
2.5.2 LES DIFFERENTES CULTURES MARITIMES EN EUROPE.	31
2.5.3 LA CONGESTION ET CONCENTRATION VERSUS L'ELARGISSEMENT DE L'U.E.	32
2.5.4 LES CHANCES DU CABOTAGE.	33
2.5.5 L'EUROPE ET LE PAVILLON DE COMPLAISANCE.....	34
2.6 L'AMBITION FUTURE DE L'EUROPE DANS LE DOMAINE DE SECURITE MARITIME.	35
2.7 CONCLUSIONS PARTIELLES.....	36
3. LES SOLUTIONS POUR UNE MEILLEURE SECURITE MARITIME	38
3.1 L'ADAPTATION A L'ECONOMIE MODERNE.	38
3.2 LES POSITIONS COMMUNES VIS-A-VIS DE LA FLOTTE DE COMMERCE.	39
3.3 RECONQUETE DU CABOTAGE.....	40
3.4 AMELIORATION DE LA SECURITE MARITIME.	41

3.4.1	CONTROLE COERCITIF PAR DES INSTITUTIONS REGIONALES.	41
3.4.2	LE MODELE DE LA SECURITE AERIENNE.	41
3.5	AMELIORATION DES AXES FLUVIAUX ET TERRESTRES.	42
CONCLUSIONS		43
ANNEXE A : ACCORDS REGIONAUX CONCERNANT LES EAUX EUROPEENNES		45
	L'ACCORD DE BONN (1969/1983).....	45
	MEMORANDUM DE PARIS (1982).	46
	SERVICES DE TRAFIC MARITIME (S.T.M.)	48
ANNEXE B : ABBREVIATIONS		50
ANNEXE C: ILLUSTRATIONS.....		51
BIBLIOGRAPHIE.....		53
	OUVRAGES.....	53
	DICIONNAIRES	53
	ARTICLES DE PERIODIQUES	53
	ARTICLES DE PRESSE.....	54
	RAPPORTS	54
	SITES INTERNET	55

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1. Les voies navigables en Europe.	51
Figure 2. l'Europe et les mes.	52

INTRODUCTION

Au niveau mondial, 98% des échanges de marchandises intercontinentales empruntent la voie maritime représentant un volume annuel supérieur à 5 milliards de tonnes. Les trafics maritimes mondiaux ont doublé en 30 ans. Toutes les routes océaniques ont leur importance, mais certaines d'entre elles peuvent être considérées comme plus sensibles que d'autres, car elles assurent le transit de matières premières qui jouent un rôle essentiel dans l'approvisionnement de certains pays industrialisés ou en voie de développement. Les ports européens constituent le plus puissant complexe littoral du monde, et assurent 27,5% des trafics internationaux. Même si cette proportion a baissé, puisqu'il y a 30 ans, elle était de plus du tiers, elle demeure très importante. Il s'y trouve huit ports parmi les 30 mondiaux qui dépassent 60 Mt/an et s'y trouve aussi le premier marché d'affrètement¹ (le *Baltic Exchange* de Londres où se traite la moitié des chartes-parties du tramping universel).

La moitié du trafic maritime, qui remonte ou repart d'Europe, transite vers la mer du Nord. C'est une des raisons pour lesquelles on pourrait s'intéresser à cette mer. Mais pourquoi faire le choix de la mer du Nord, et pas par exemple la Méditerranée ou la mer Baltique ? Parce que la mer du Nord est vraiment une mer, entourée par des pays qui sont presque tous membres de l'Union Européenne (l'U.E.) : la France, la Belgique, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, l'Allemagne et le Danemark. Le seul pays riverain qui n'est pas membre de cette organisation est la Norvège. Si on parle de la Méditerranée ou de la mer Baltique, il n'est pas possible de traiter ces mers dans un point de vue de l'U.E.. En revanche, si on étudie la mer du Nord, on peut dire que les règles ou les mesures qui sont prises par l'U.E. pour améliorer la sécurité du transport maritime, s'appliquent directement aux pays riverains.

La mer du Nord est semi-fermée et elle a trois entrées. Au Sud-Ouest, le Pas-de-Calais. A l'est, le Skagerrak donne l'accès à la Baltique où sont « enfermées » une partie des pays de l'Europe du Nord et de l'Est avec une marchandise d'environ 65 Mt/an. Un droit permanent de libre passage leur est donné, mais l'obligation de prendre ce détroit crée une situation inconfortable pour les pays de l'Est. Au Nord, l'ouverture est plus large par la jonction avec la mer de Norvège. Là, les Shetlands ont une position de contrôle avec Sullom Voe, qui est devenu un grand port d'exploitation pétrolière (32 Mt/an). C'est « l'entrée de secours » si le Pas-de-Calais n'est pas accessible. La Norvège, évidemment,

¹ VIGARIE André, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, 1995., p. 151

utilise cette entrée. Les côtes anglaises sont bordées de falaises basses et de plages. En Belgique et en Hollande, les littoraux sont plats et l'arrière-pays se situe souvent sous le niveau de la mer (polders). Le long de la Norvège, les côtes escarpées sont entaillées par des fjords.

On considère que le transport maritime dans la mer du Nord fait partie intégrante de l'économie des pays riverains, mais également pour les pays voisins et les pays qui forment l'hinterland (arrière-pays), liés par des fleuves (le Rhin, la Meuse, l'Escaut), canaux, routes et voies ferrées. La mer du Nord est donc l'une des plus fréquentées du monde et le trafic de la marine marchande, de tous pavillons, soit en cabotage, soit en fonction long cours, y est dense, avec le trafic à destination des grands ports du Havre, de Londres, d'Anvers, de Rotterdam, de Hambourg et vers les ports du Danemark et de la mer Baltique. Les statistiques de passage par l'entrée sud, le Pas-de-Calais, en montrent le poids considérable : 300 navires y montent et descendent (600 au total) chaque jour, dont la moitié transporte des cargaisons toxiques (pétrole, produits chimiques ...)². Les habitants de Dunkerque voient monter un navire toutes les 3 minutes. Le trafic maritime qui traverse le Pas-de-Calais entre la France et la Grande-Bretagne, reste toujours très dense, malgré l'existence du tunnel inauguré en 1993. On sait que le transport maritime est une activité internationale par définition, puisque la voie maritime est utilisée pour exporter et importer des marchandises de toutes sortes. Son marché est donc soumis à une forte concurrence. A l'heure de la mondialisation de l'économie, le transport maritime est une activité vitale pour le commerce extérieur qui connaît depuis 10 ans un taux de croissance de 5% par an.

Pourtant, le transport maritime n'est pas le seul aspect important de l'économie de la mer du Nord. Cette mer est aussi un réservoir séculaire de production halieutique. Ses eaux sont riches en plancton et en zooplancton, ce qui explique sa richesse en poissons. La pêche y est pratiquée intensément. Le hareng constituait naguère plus de la moitié du poids des prises annuelles. La morue est également pêchée au chalut sur le Doggers Bank ainsi que les églefins et les poissons plats. C'est enfin la production d'hydrocarbures qui s'accroît avec la remontée de la prospection vers le nord. La mer du Nord recouvre un plateau continental qui s'est révélé riche en pétrole et en gaz, alors que les pays riverains en sont pratiquement dépourvus. Le fond de la mer a été divisé entre les états riverains (délimité en 1969), qui attribuent des concessions pour l'exploitation du pétrole. Malgré le coût très

² BUCHET Christian, *Il faut sauver le sixième continent*, Le Nouvel Observateur, novembre 2000, p.108-110.

élevé d'extraction, le pétrole de la mer du Nord a connu un grand développement : avec 220 millions de tonnes, c'est la première zone offshore du monde. La production d'hydrocarbures, est presque totalement partagée à égalité entre le Royaume-Uni et la Norvège. En un quart de siècle, 3 milliards de tonnes ont été fournies comme appoint précieux à la consommation européenne ; et il faut y ajouter 125 milliards de m³ de gaz. Elle fournit quelque 20% du total énergétique européen³. Néanmoins, la part prise par les approvisionnements en pétrole provenant de la mer du Nord n'a pas diminué le rôle des grandes voies maritimes stratégiques. Une autre donnée stratégique liée à l'utilisation de cette mer, sont les densités humaines et économiques fortes qui y sont concentrées. En bref, on peut y distinguer trois différents aspects avec des importances économiquement vitales : la production d'hydrocarbures, la production halieutique et la fréquentation de la marine marchande. La mer du Nord est donc devenue une zone stratégique.

A cause des naufrages récents de l'*Erika* (déc. 1999) et de l'*Ivli Sun* (nov. 2000), auprès des côtes atlantiques françaises, la presse, la politique et les individus concernés, ont beaucoup discuté des problèmes et des risques du transport maritime dans les eaux littorales européennes en général, et vers les détroits (Pas-de-Calais) en particulier. Le transport maritime qui donc augmente au rythme de 5% par an, et il est incertain que cette croissance pourra continuer, sans l'introduction de mesures radicales pour améliorer la sécurité maritime. L'Organisation maritime internationale (O.M.I.) est une organisation mondiale avec 155 pays membres, qui est chargée d'améliorer cette sécurité maritime. Mais les procédures y semblent longues et les risques de blocages des propositions nombreux. Suite à la pression publique, politique et médiatique, l'U.E. a pris l'initiative et a récemment proposé plusieurs solutions pour améliorer la sécurité maritime dans les eaux littorales européennes.

Le but de ce mémoire est d'analyser et de synthétiser, dans un contexte européen, les problèmes et les défis qui sont liés au transport maritime dans des eaux européennes en général et vers la mer du Nord en particulier. Tout d'abord, dans un premier chapitre, on décrira la législation maritime, les différents types de navires marchands et les organisations maritimes professionnelles. Ensuite, on montrera les problèmes mondiaux du transport maritime : qu'est-ce qu'on a fait, au niveau mondial, comme législation pour la sécurité du transport maritime et que sont les problèmes majeurs : par exemple les problèmes du vieillissement et la surcapacité de la flotte marchande, ainsi qu'une

³ VIGARIE André, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, 1995, p. 160

considération du pavillon de complaisance. En chapitre deux, on donnera tout d'abord l'exemple du transport maritime de la mer du Nord et l'importance de cette mer pour les pays riverains, en décrivant les zones portuaires principales. Puis on va traiter des enjeux du transport maritime au niveau européen : on se demande s'il existe un règlement spécial pour la mer du Nord et dans quelle mesure les pays riverains ont aligné leur législation. Ainsi, on étudiera comment la sécurité maritime y est réglée et quel rôle pourrait être joué par l'U.E.. En chapitre trois, on donnera les solutions qui pourraient être prises pour une meilleure sécurité maritime, pour que le transport maritime, dans le contexte européen, devienne plus sûr et plus efficace. On finira par une conclusion générale.

1. LES DEFIS MONDIAUX DE LA SECURITE MARITIME

1.1 Généralités.

Ce chapitre sur la sécurité et la législation maritime porte essentiellement sur le transport maritime au niveau mondial. Ceci ne veut pas dire que la prévention des accidents en matière de pêche, d'exploitation offshore ou de plaisance soit moins importante ou moins d'actualité. Les réflexions sont concentrées sur le navire de commerce, parce que c'est le domaine dans lequel la réglementation est la plus complexe, la plus internationale, mais aussi la plus régionale. Le dernier facteur implique qu'il y a des conventions et règlements régionaux pour la sécurité maritime et ainsi concernant la mer du Nord, ce qui sera traité au chapitre 2. Les modifications que l'on peut apporter aux éléments qui constituent le système complexe de la sécurité maritime, sont de trois types :

- les actions de prévention ou de sécurité primaire, qui visent à éviter et à éliminer les accidents ;
- les actions d'assistance et de sauvetage dites de sécurité secondaire, prévues avant que l'accident de mer ne survienne, celles-ci sont destinées à atténuer ses conséquences ;
- enfin, les actions de réparation, dites de sécurité tertiaire, ont pour objectif de remettre en état de fonctionnement les divers composants du système après accident.

Dans ce triptyque, la prévention des accidents a une importance capitale, parce que l'efficacité de certaines techniques qui concourent à la sécurité secondaire a été mise en doute lors de catastrophes pétrolières. Quels que soient les moyens d'intervention déployés (barrages flottants, navires dépollueur), la lutte contre les marées noires demeure toujours incertaine. Ensuite, les mécanismes actuels d'indemnisation n'assurent qu'une réparation partielle des préjudices subis, notamment en cas de sinistres majeurs. Les conditions d'exploitation du navire de commerce favorisent un affaiblissement extrême des responsabilités en cas d'accident et créent parfois un véritable labyrinthe juridique. D'une manière générale, le droit maritime prévoit une limitation de la responsabilité de l'armateur. Les victimes peuvent difficilement faire sauter le plafond d'indemnisation. Enfin, certaines pollutions provoquent des dommages tellement considérables qu'ils ne peuvent trouver une juste et complète indemnisation. Le coût total de la plus grande et dramatique marée noire de l'histoire américaine de l'*Exxon Valdez* en 1989 a été estimé à 10 milliards de dollars américains. En 1994, cinq ans après l'accident, les pêcheurs

n'avaient obtenu que 287 millions de dollars, soit à peine un tiers des sommes dues⁴. La sécurité des transports maritimes est assurée globalement à trois niveaux différents : lors de la construction du navire et de l'installation de ses équipements ; en cours d'exploitation, lorsque le navire est mis en service et jusqu'à sa démolition et, à la fin, pendant les périodes de navigation. A chaque stade une réglementation différente entre en application.

1.2 Les conventions principales.

Ici nous mentionnons, en ordre chronologique, les conventions principales concernant la sécurité du transport maritime, qui sont prises au niveau mondial⁵. Après quelques tentatives en vue d'instaurer un contrôle de la pollution marine en 1926 et 1934, ce n'est qu'en 1954 qu'une convention Oil Pollution (Oilpol) a été adoptée (entrée en vigueur en 1958). Ce texte et ses amendements concernent la pollution à partir des navires. La convention Oilpol interdit le rejet de mélanges huileux dans l'océan. Elle préconise aussi certaines spécifications de construction des réservoirs pour retenir les déchets, et la méthode de chargement.

La communauté internationale s'efforce de protéger l'environnement marin. Le principe de la déclaration de Stockholm de 1972 énonce : « Les états doivent prendre toutes les mesures possibles pour empêcher la pollution des mers par des substances qui risquent de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la vie des organismes marins, de porter atteinte aux agréments naturels ou de nuire à d'autres utilisations légitimes de la mer ». Ensuite, la déclaration insiste sur le fait que « les états ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin ». De façon plus précise, issue des Plan des Nations Unies pour l'Environnement (P.N.U.E.), une série de sept conventions régionales règle la protection des mers fermées ou des « aires particulières », dont pour la mer du Nord, l'accord de Bonn (1969/1983 ; voir chapitre 2 et annexe A). L'échouement du *Torrey Canyon* au large des îles Scilly, en mars 1967, a entraîné une réaction importante des milieux juridiques : deux conventions internationales ont été adoptées. L'une, mise en vigueur en 1973, permet l'intervention en haute mer d'un état contre tout navire – quel que soit son pavillon – constituant un danger de pollution imminent, et l'autre définit les responsabilités civiles en présence, c'est à dire la

⁴ BOISSON Philippe, *Politiques et Droit de la Sécurité Maritime*, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998, p. 223

⁵ BOISSON Philippe, *Politiques et Droit de la Sécurité Maritime*, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998, p. 155

responsabilité objective axée sur le propriétaire du navire. Cette dernière convention a été complétée en 1971, par la constitution d'un Fonds international d'indemnités assurant la répartition des victimes au-delà du plafond prévu par l'amendement⁶. En second lieu, l'accident du *Torrey Canyon* a incité les propriétaires de navires pétroliers à organiser volontairement un système de réparation en cas de pollution, le plan TOVALOP (Tanker Owner Voluntary Agreement Concerning Liability of Oil Pollution).

Une conférence tenue à Londres en 1972 a établi une conférence mondiale visant à prévenir la pollution par rejet de différents matériaux. Ceux-ci sont classés selon la nuisance qu'ils présentent : liste noire avec interdiction formelle de rejet et une liste grise. Ce système est repris par des conventions régionales, mentionnées ci-dessus.

La convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer SOLAS (Safety of Life at Sea), élaborée en 1974 et entrée en vigueur en 1980, ainsi que les règlements en vue de prévenir les abordages COLREG (Collisions Regulation) ont apporté une contribution considérable à la réduction des accidents pétroliers. Mentionnons aussi, dans ce même domaine, la convention de l'O.M.I. sur la formation professionnelle des marins et de délivrance des brevets et de veille : STCW (1978, convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers). Cette convention était considérée comme l'un des instruments les plus importants jamais conçus dans le domaine de la sécurité maritime. C'était en effet la première initiative prise pour établir à l'échelle planétaire des normes professionnelles pour les gens de mer. Néanmoins, l'absence de contrainte qui caractérise la plupart des dispositions de cette convention a été sévèrement critiquée. Ceci est particulièrement flagrant en ce qui concerne les mécanismes d'application qui doivent être mis en œuvre par les états membres à cet instrument. La convention STCW avait donc besoin d'une sérieuse mise à jour. La nouvelle convention STWC de 1995 présente deux innovations juridiques majeures : d'un part, sont clarifiées les fonctions et responsabilités de l'État du pavillon en ce domaine ; d'autre part, un début de contrôle international sous le patronage de l'O.M.I. et de l'État du port est mis en place.

La convention de Hambourg (1978) concerne le transport des marchandises par mer. Ce nouveau texte transforme radicalement le droit maritime traditionnel : il pose le principe d'une présomption de faute ou de négligence du transporteur et supprime les 17 cas d'exonération de responsabilité (sauf l'incendie) prévus par les Règles de La Haye.

Désormais, le transporteur est responsable du préjudice des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison. Il peut s'exonérer de cette présomption en établissant, lui-même, la preuve des mesures raisonnablement exigées, prises pour éviter

⁶ COOPER Alistair D, *Le grand atlas de la mer*, Times book limited (Encyclopaedia Universalis France S.A.), Londres, 1989, p. 272

l'événement et ses conséquences. La convention de Hambourg établit un plus juste équilibre entre les intérêts des transporteurs et des chargeurs. Elle n'affecte en rien les obligations fondamentales de l'armateur, en matière de sécurité maritime, elle l'incitera à contracter de nouvelles assurances pour ouvrir ses nouvelles responsabilités. La suppression de la faute nautique et notamment de la faute de navigation obligera cependant les armateurs, à choisir avec plus de soin, les officiers et capitaines qui dirigeront leurs navires.

En 1973 et 1978, la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, Marpol (Marine Pollution, rejets illicites d'hydrocarbures), interdisant toute forme de pollution par les navires, a été adoptée. La convention met surtout l'accent sur la prévention de la pollution volontaire : elle limite de manière sensible la quantité de pétrole pouvant être rejetée en mer au cours d'opérations de routine et interdit entièrement cette pratique dans certaines zones. Puis elle donne quelques prescriptions visant à réduire la pollution accidentelle en cas d'avarie de bordé ou de fond à bord des pétroliers. Elle fixe des amendes, selon le type de navire et le tonnage avec un maximum d'un million FF et deux ans d'emprisonnement. En cas d'accident (imprudence, négligence), la peine peut être réduite de moitié. Le paiement des amendes prononcées contre le capitaine peut être mis à la charge de l'exploitant ou du propriétaire du navire. Elle établit également des limites à l'intérieur desquelles on ne peut rejeter ni pétrole ni produits chimiques, ni déchets industriels ni ordures. Elle a reçu, en 1982, les ratifications suffisantes pour entrer en vigueur en octobre 1983. Les zones protégées sont la mer Méditerranée, la mer Baltique, la mer Noire et le golfe Arabo-Persique. Marpol régleme à nouveau la construction et les équipements des pétroliers, et encourage certains ports à se doter d'installations de réception et de déchargement des résidus.

La convention de 1982 des Nations Unies a établi un cadre général visant à réprimer toutes les sources de pollution marine. Elle établit, d'abord, une obligation générale pesant sur les états en vue de la protection de leur environnement marin. Elle régleme, ensuite, les différentes sources de pollution (pélagique et tellurique) dans les trois zones juridiques, mer territoriale, zone économique exclusive et haute mer, notamment à l'instigation de la France, traumatisée par la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* en mars 1978. La convention de 1982 confie des pouvoirs à l'État du port pour enquêter sur les infractions, et le droit, pour l'état côtier, de prendre des mesures contre un navire qui, victime d'un accident de mer, constitue un danger de pollution. Pour l'*Amoco Cadiz*, le tribunal de Chicago rendait responsable, en août 1984, la société pétrolière. En mars 1989 une nouvelle catastrophe écologique survint avec l'échouement de l'*Exxon Valdez* dans le Prince William Sound. Bien que les pollutions soient huit fois moindre que celle de l'*Amoco Cadiz*, cette nouvelle

marée noire, très médiatisée, souillant les sites très beaux des côtes de l'Alaska, a provoqué un véritable traumatisme dans l'opinion publique américaine. Elle a été l'origine d'un vaste mouvement législatif unilatéral qui a commencé aux États-Unis, avec l'adoption en 1990 de l'Oil Pollution Act (O.P.A.). L'Action normative de l'O.M.I. a été accélérée par la survenance d'un autre accident en 1991 : l'explosion du tanker chypriote *Haven* au large de Gênes qui a provoqué une pollution importante de la Riviera italienne. A la suite de cet accident et de l'accident de l'*Exxon Valdez*, deux modifications majeures à la convention Marpol ont été adoptées par l'O.M.I. en 1992, l'une sur les doubles coques, l'autre sur la mise en place d'un programme renforcé d'inspection. Les prescriptions sur les doubles coques concernent que les navires neufs. A la différence de la réglementation américaine O.P.A., la convention Marpol admet des solutions alternatives aux doubles coques, comme des pétroliers à pont intermédiaire (pétrolier Européen Economique Ecologique) ou celle du pétrolier « mid-deck » japonais. Ces différentes méthodes de protection structurelle de la cargaison possèdent chacune leurs avantages et inconvénients. Concernent les doubles coques pour les navires existants en 1996, seulement 251 des navires citernes dans le monde étaient munis de double coque. Il était utopique d'un point de vue économique de donner suite aux appels lancés pour interdire les pétroliers à simple coque. L'O.M.I. a préconisé une solution plus réaliste en imposant progressivement aux navires existants les prescriptions relatives aux doubles coques : les pétroliers existants devront être munis d'une double coque dans un délai maximal de 30 ans après la date de leur livraison. L'Ensemble de ces mesures n'a pas réussi à prévenir totalement les accidents comme en témoignent l'échouement du *Brear* en 1993 au large des îles Shetland, celui de *Sea Empress* en 1996 dans le port de Milford Haven, et les naufrages récents de l'*Erika* et l'*Ivori Sun*.

1.3 Les différents types de navires de commerce.

La mondialisation des économies et l'expansion du transport maritime sont liées par des évolutions technologiques remarquables qui ont permis d'absorber la forte croissance du trafic. Aujourd'hui, la flotte de commerce mondiale compte quarante mille navires (plus de 300 tonnes), pour un tonnage total de huit cent millions de tonnes⁷. Elle se compose pour l'essentiel de pétroliers, de vraquiers transportant du charbon, des minerais, des céréales, etc., de porte-conteneurs et de cargos rouliers auxquels il faut ajouter des paquebots et des transbordeurs (car-ferries) pour le transport des passagers. Ci-dessous on va se concentrer

⁷ BUCHET Christian, *Il faut sauver le sixième continent*, Le Nouvel Observateur, novembre 2000, p. 108

sur les pétroliers et les porte-conteneurs, parce qu'ils forment les plus importants types de navires pour mieux comprendre, respectivement, les dangers du transport maritime et le défi de la distribution portuaire.

Aujourd'hui, le transport des hydrocarbures par les pétroliers représente à eux seuls 34% du tonnage mondial. Ce transport a connu une forte croissance après-guerre et une profonde mutation ces vingt dernières années. Les transporteurs de vrac liquide occupent depuis longtemps une place prédominante, même si les tendances à long terme font apparaître une baisse du tonnage des pétroliers. Deux éléments caractérisent cette flotte : la taille et le vieillissement des bâtiments. Ceux-ci sont plus ou moins bien entretenus et gérés par une proportion importante d'armateurs aux compétences professionnelles variables. Caractéristique des transports maritimes modernes, la course au tonnage a été particulièrement visible dans le secteur pétrolier où la taille des unités a suivi une évolution plus rapide que celle des autres types de navires. En 1967, à la fermeture du canal de Suez, les premiers VLCC navires ont été construits dépassant 120.000 tpl. En 1976, sont apparus les premiers ULCC supérieurs à 500.000 tpl. La construction de ce type de navire est aujourd'hui abandonnée pour des raisons économiques. Les unités en commande ont un tonnage moyen de 225.000 tpl⁸. La mise à la ferraille des superpétroliers n'a pas fondamentalement changé la structure de la flotte pétrolière mondiale qui compte un grand nombre d'unités de fort tonnage : 370 ont en effet une capacité de plus de 250.000 tpl. Néanmoins les pétroliers de moins de 100.000 tpl sont mieux adaptés à la plupart des ports actuels. Toutes les analyses statistiques modernes tendent à prouver que les risques d'accident diminuent lorsque la capacité des pétroliers augmente. De ce fait, la pollution accidentelle par les grands navires rapportée à la tonne transportée est beaucoup plus faible que celle causée par les petits pétroliers. Une étude réalisée pour l'O.M.I. en 1992⁹ a montré que le plus grand nombre d'accidents touchait plutôt la catégorie des pétroliers de 30.000 à 79.000 tonnes que celle des 80.000 tonnes et au-dessus.

Si le tonnage global des pétroliers a diminué de 10% depuis 1977, celui des vraquiers et de porte-conteneurs a fortement augmenté. Aujourd'hui, une part importante du trafic des marchandises est assurée par des navires porte-conteneurs, qui peuvent transporter jusqu'à cinq mille conteneurs, avec la possibilité d'atteindre les huit mille dans quelques années.

⁸ BOISSON Philippe, *Politiques et Droit de la Sécurité Maritime*, Paris, Edition Bureau, Veritas, 1998, p. 300

⁹ www.imo.org (Organisation Maritime Internationale)

De tous les colis, les plus nombreux sont les conteneurs : plus de 4,5 millions de boîtes voyagent chaque année sur toutes les mers du globe. La mise en service des porte-conteneurs géants n'est pas sans conséquences sur l'organisation portuaire. La manutention des conteneurs requiert des installations portuaires qui sont de plus en plus automatisées et qui doivent être reliées à un réseau de transport terrestre à haut débit capable d'écouler rapidement le trafic des marchandises. Le trafic conteneurisé est relativement nouveau, développé principalement depuis les années 70, il a révolutionné le transport des marchandises diverses. Il présente plusieurs avantages liés à la facilité et à la rapidité de leur manutention aussi qu'à la sécurité des cargaisons. Son succès a contribué à transformer aussi bien les navires que les ports. Partout dans le monde maritime, le trafic conteneurisé a grandi fortement. Les grands navires conteneurs sont traités dans des ports spécialisés. Là encore, les évolutions techniques ont été importantes. L'automatisation a fait son apparition sur les quais des ports, car le déchargement d'un navire porte-conteneurs exige de la rapidité si l'on veut éviter sa trop longue immobilisation pendant une escale. De plus, une informatique performante connectée aux systèmes de transport maritimes et terrestres est devenue nécessaire pour le suivi en temps réel des navires de marchandises, en particulier celles qui sont conteneurisées. Le système de transbordement des containers vers des routes ferroviaires, fluviales ou routières est le facteur dominant pour attirer des navires containers.

1.4 Les organisations professionnelles.

Les organisations professionnelles du monde maritime se caractérisent par une extraordinaire diversité. Les grandes familles sectorielles directement concernées par le transport maritime et par l'évolution de la réglementation de la sécurité, sont au nombre de huit : les constructeurs et équipementiers navals, les armateurs regroupant les propriétaires de navires, les affréteurs, les exploitants, les assureurs, les sociétés de classification et les organismes de normalisation, les ports, et enfin les services d'aide à la navigation¹⁰. Aux techniciens du transport et de la navigation maritime viennent s'adjoindre les juristes et les écologistes, réunis dans de nombreuses associations et concernés, à des degrés divers, par la prévention des accidents. Parmi ceux-ci, c'est le rôle de l'armateur qui est le plus notable, parce qu'il est le plus influençable par les changements économiques dans le domaine du transport maritime. Un armateur est celui qui équipe et exploite des navires

¹⁰ BOISSON Philippe, *Politiques et Droit de la Sécurité Maritime*, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998, p. 97

pour la navigation commerciale ou la pêche. Il est aussi le propriétaire du navire. L'armateur décide si un navire va passer sous un pavillon national ou un pavillon de complaisance. Dans un secteur largement ouvert à la concurrence internationale, les armateurs ont un rôle stratégique au niveau national, parce qu'ils permettent aux industriels de se positionner sur tous les marchés sans dépendre de la fonction « transport » de groupes industriels étrangers, et qu'ils assurent aux chargeurs une totale indépendance de transport en cas de crise économique ou de conflit international.

1.5 Les problèmes actuels du transport maritime.

Dans le paragraphe 1.2 nous avons montré le progrès dans le domaine de la législation maritime au niveau mondial. Si on compare le nombre d'accidents maritimes d'aujourd'hui avec celui des années soixante-dix, on peut constater une amélioration en terme d'abordage et de pollution volontaire ou involontaire par des navires citernes, surtout si on regarde la croissance considérable de la flotte marchande au niveau mondial. La pollution pétrolière, par exemple, causée par le transport maritime dans toutes les eaux du monde, a diminué de 318.000 tonnes par an pendant les années 70, à 62.000 tonnes par an pendant les années 90¹¹. Cette amélioration ne pourrait être établie sans des initiatives au niveau mondial, dans le cadre de l'O.M.I., mais également au niveau régional. Néanmoins les mers sont très loin d'être en sûreté vis-à-vis des accidents ou des actions polluantes en provenance des navires. Pendant les années 90, le monde a vu pas mal d'accidents maritimes, qui deviennent en outre de plus en plus médiatisés, même si les conséquences ou pollutions causées sont faibles. Les accidents récents de l'*Erika* et l'*Ivoli Sun*, ont influencé encore une fois l'opinion publique et politique en Europe, pour prendre des mesures plus coercitives. Quand on étudie la législation concernant la sécurité maritime, on constate que celle-ci avance seulement de manière réactive, à travers les accidents polluants.

1.5.1 Elaboration diverse des normes de sécurité.

Le droit de la sécurité maritime se caractérise essentiellement par la diversité des sources qui s'explique par la multiplicité des promoteurs de la réglementation qui agissent à l'échelle internationale et au niveau national. En outre, il y a une variété des normes de prévention des accidents. Cette hétérogénéité normative est un héritage de l'histoire

¹¹ www.europe.eu.int/comm/transport (statistiques concernant le transport maritime)

maritime et elle reflète aujourd'hui la complexité de la matière. Le principal acteur de la sécurité maritime est l'O.M.I., qui occupe au sein de la communauté maritime internationale une place privilégiée. Basée à Londres, cette organisation intergouvernementale regroupe 155 états, dispose de 300 fonctionnaires et d'un budget annuel modéré d'environ 180 millions de francs¹². Elle est à l'origine de la plupart des normes techniques et règles juridiques relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires. L'O.M.I. entre dans la catégorie des institutions spécialisées prévues par l'article 57 de la charte des Nations Unies. La formule pour les contributions des états membres est différente de celle utilisée dans d'autres institutions spécialisées des Nations Unies. Le montant versé par chaque état membre dépend du tonnage de sa flotte de commerce (87,5%) et de sa capacité à payer (12,5%). En conséquence, l'O.M.I. est principalement financée par les états de libre immatriculation tels que Panama, Libéria, Chypre, Bahamas et Malte. Les États-Unis, Le Japon et les états nord européens, bien qu'ayant une place prépondérante dans le commerce maritime mondial, payent des contributions relativement moins importantes. Une telle situation semble injuste aux yeux de ceux qui demandent un rééquilibrage financier du système en fonction des objectifs et de l'activité réelle de l'Organisation. L'O.M.I. n'a pas les moyens de contrôler ou de forcer les règles qu'elle proclame. Cette responsabilité est laissée aux états membres. C'est une des raisons pour lesquelles, en matière de sécurité maritime, l'O.M.I. n'a pas de monopole. D'autres institutions intergouvernementales interviennent pour adopter des normes, rassembler des informations ou mener des actions en rapport avec la prévention des accidents et la protection du milieu marin. On peut distinguer les institutions universelles et celles qui ont une vocation plus régionale. Dans le transport maritime, à la différence d'autres modes de transport, la contribution des organismes privés (constructeurs navals, armateurs, chargeurs, assureurs) et en particulier celle des sociétés de classification sont très importantes. Les principales institutions universelles s'agissant de la sécurité maritime sont l'O.I.T. (Organisation Internationale du Travail), l'U.I.T. (Union Internationale des Télécommunications), l'O.M.M. (Organisation Météorologique Mondiale), l'O.H.I. (Organisation Hydrographique Internationale) et l'INMARSAT (Organisation Internationale des Télécommunications Maritimes par Satellites). Par rapport aux institutions régionales, on peut dire qu'elles ont pris une place grandissante dans la promotion de la sécurité maritime et qu'elles sont l'une des grandes nouveautés de la fin du siècle dernier.

¹² www.imo.org (Organisation Maritime Internationale)

1.5.2 Le pavillon de complaisance.

La concurrence internationale a profondément modifié le classement mondial des pavillons des navires, c'est-à-dire de leur nationalité, depuis une vingtaine d'années. La nationalité d'un navire n'est pas une notion indifférente, puisque les États du pavillon sont censés exercer une juridiction et un contrôle effectifs en matière administrative, technique et sociale sur les navires qui battent leur pavillon. Ils doivent, en particulier, s'assurer que les règles de sécurité sont respectées à bord des navires et que leur entretien est satisfaisant, afin d'éviter des accidents. Les différents pavillons n'offrent pas les mêmes garanties. Certains états sont laxistes et ne contrôlent pratiquement pas les navires inscrits sur leur registre et arborant leur pavillon¹³. Les statistiques maritimes révèlent qu'en tonnage c'est la flotte sous le pavillon du Panama qui était la première du monde en 1998 (91 Mt), suivie par celle du Liberia (60 Mt), des Bahamas (26 Mt), de la Grèce (25 Mt), de Chypre (24 Mt) et de Malte (23 Mt)¹⁴. On note ici que la Grèce est un membre de l'U.E. et que Malte et Chypre sont tous les deux candidats à l'adhésion dans cette organisation. Pour nuancer le jugement commun plutôt négatif concernant les pavillons de complaisance, on pourrait citer un rapport du Sénat français¹⁵ qui admet que le laxisme dans l'application des règles de sécurité n'est pas, selon toute vraisemblance, uniquement le fait des états qui sont dotés d'un pavillon de libre immatriculation. Ce rapport, publié en mai 1994, classe les pavillons de libre immatriculation en trois catégories : ceux dont les taux de pertes sont les plus insatisfaisants (St.-Vincent et Grenadine, Chypre, Malte, Vanuatu), ceux qui ont des résultats assez proches de la moyenne mondiale (Panama, Bahamas) et enfin ceux où sont immatriculés les flottes les plus sûres du monde (Liberia, Bermudes). La polémique est cependant retombée sur les nouvelles politiques adoptées par les États du port qui visent à identifier les mauvais pavillons et à publier les résultats des contrôles dans la presse. En Europe, le Secrétariat du Mémorandum de Paris (voir chapitre 2 et annexe A) a constaté que sur les dix pavillons les plus concernés par les défaillances de leurs navires, six sont au registre de libre immatriculation : Chypre, Panama, Malte, St.-Vincent, Honduras et Antigua. Les états maritimes les plus touchés par la fuite des navires ont proposé la création de pavillons économiques ou de pavillons d'outre-mer, dits « second registre » afin de diminuer les coûts d'exploitation tout en conservant une flotte sous pavillon

¹³ PAPON Pierre, *Le sixième continent géopolitique des océans*, Paris, Edition Odile Jacob, 1996, p. 119

¹⁴ www.europe.eu.int/comm/transport (statistiques concernant le transport)

¹⁵ www.senat.fr (Sénat français)

national. Depuis 1985, de nombreuses nations maritimes traditionnelles ont eu recours à cette solution qui préserve l'existence d'un lien réel entre le navire et l'État du pavillon. L'immatriculation d'un navire sur un registre d'outre-mer suppose le respect des dispositions du droit interne en matière de circulation et de sécurité maritime. Elle offre en retour, la possibilité d'exploiter les flottes à des conditions plus proches du marché en permettant par exemple le recrutement d'équipages sans contrainte de nationalité.

1.5.3 La surcapacité.

La plupart des acteurs du transport maritime est touchés aujourd'hui par une crise persistante commencée au milieu des années 70. La surcapacité de l'offre, responsable d'une baisse régulière des taux de fret, a conduit les armateurs à réduire par tous les moyens leurs charges d'exploitation. L'utilisation systématique de navires âgés, la réduction des coûts de maintenance au strict minimum, ainsi que le recrutement d'équipages à bon marché, ont été les principaux ingrédients de cette chasse aux économies. La crise a touché l'ensemble des professions, soumettant leurs membres à des pressions commerciales difficilement compatibles avec la gestion d'une bonne sécurité. Chantiers navals, armateurs, opérateurs, sociétés de classification, assureurs et chargeurs ont dû, par la force des choses, composer une partition dont quelques dissonances ont provoqué des accidents.

1.5.4 Le vieillissement.

Le vieillissement de la flotte mondiale est devenu un facteur préoccupant : en 1996, 44% des unités de plus de 100 tjb dépassaient les 20 années d'exploitation. Devant les menaces que représentent les navires anciens pour la sécurité, certaines autorités publiques et organisations privées ont envisagé de fixer une limite d'âge pour la navigation commerciale, comme, par exemple, l'O.P.A. de 1990 qui a introduit le concept d'âge limité pour les pétroliers non équipés d'une double coque. De telles initiatives contribuent avec plus ou moins de succès à favoriser les politiques de démolition, au détriment des projets de rénovation des flottes âgées.

1.6 Conclusions partielles.

Au terme de ce chapitre, la question de l'efficacité du dispositif réglementaire en place, mérite d'être soulevée. Bien qu'il soit difficile d'évaluer avec précision les effets des conventions principales sur la sécurité maritime, on peut néanmoins constater une amélioration de la situation. Ainsi les abordages sont en diminution : tous les spécialistes s'accordent à reconnaître que la mise en vigueur des routes maritimes obligatoires a considérablement réduit le nombre d'accidents en mer.

L'absence de contrainte qui caractérise la plupart des conventions proclamées par l'O.M.I. a été souvent critiquée. Ceci est en général visible en ce qui concerne les mécanismes d'application faibles et plutôt volontaires, qui doivent être mis en œuvre par les états membres.

La législation concernant la sécurité maritime avance seulement, de manière réactive, à travers des accidents polluants. Le transport maritime se situe dans un environnement de libre économie et de forte concurrence avec beaucoup d'acteurs différents, où il est très difficile d'assigner le responsable d'un accident maritime et d'imposer les règles maritimes.

Les organisations professionnelles du monde maritime se caractérisent par une extraordinaire diversité et on connaît huit grandes familles sectorielles concernées par le transport maritime. Parmi ceux-ci, les armateurs ont un rôle stratégique.

Le droit de la sécurité maritime se caractérise, elle aussi, par la diversité des sources qui s'explique par la multiplicité des promoteurs de la réglementation. Cette hétérogénéité normative est un héritage de l'histoire maritime et elle reflète aujourd'hui la complexité de la matière. Par rapport à des institutions régionales on peut dire qu'elles ont pris une place grandissante dans la promotion de la sécurité maritime et elles sont l'une des grandes nouveautés de la fin du siècle dernier.

2. L'EUROPE ET LE TRANSPORT MARITIME ; L'EXEMPLE DE LA MER DU NORD

2.1 Général.

Dans ce chapitre on va, tout d'abord, à titre d'exemple, décrire le transport maritime dans et vers la mer du Nord et l'importance de cette mer pour les pays riverains. Puis, à partir du paragraphe 2.4, on va traiter le rôle de l'Europe et de l'U.E. dans ce domaine. Comme il est déjà évoqué dans l'introduction, la mer du Nord ne sera pas décrite comme un ensemble isolé, mais plutôt dans un contexte européen. Autrement dit, la mer du Nord, et les étroits maritimes vers cette mer (la Manche, Pas-de-Calais, Skagerrak) n'est qu'un exemple important pour l'ensemble des mers qui entourent les pays de l'U.E.. Les densités humaines et économiques se regroupent principalement autour de sa partie méridionale, où on trouve la plus puissante constellation de villes maritimes dans le monde ; pour les quatorze plus grands ports, de la France à Allemagne, le trafic global, cabotage compris, atteint en 1999, 850 Mt¹⁶, soit cinquante pour cent des activités portuaires totales de l'Europe. On comprend alors l'absolu besoin de liberté de navigation dans les mers bordières sous forme de lignes régulières qui forment ici l'un des grands complexes mondiaux. Sur ce littoral et dans son arrière-pays immédiat, le développement industriel et urbain est intense au point de former une véritable mégalopolis, appuyée sur l'économie de la deuxième nation commerciale du monde, l'Allemagne, et sur la plus puissante voie de pénétration d'Europe, le Rhin, dont la vallée regroupe, une totale diversité des moyens de transport. Ce fleuve qui coule des Alpes suisses où il prend sa source, vers son embouchure de Rotterdam, compte parmi ses affluents en Allemagne, la Ruhr et l'Emsche (voir les voies navigables dans annexe C). Il est relié aux principales régions économiques européennes par un réseau dense de canaux. En plus, la mise en service du canal Rhin/Main/Danube en 1992, renforce ce noyau principal par l'ouverture de l'Allemagne vers l'Europe centrale et orientale.

¹⁶ www.europe.eu.int/comm/transport (statistiques concernant le transport)

2.2 Activités portuaires.

Les ports ont connu une évolution fondamentale pendant ces dernières décennies en raison des changements intervenus dans la technologie du transport maritime et de la manutention des cargaisons, notamment du fait de l'introduction de conteneurs de chargement intermodaux. La manutention des cargaisons, qui était auparavant une activité à fort coefficient de main-d'œuvre, est devenue une activité de plus en plus capitalistique du fait de cette évolution. Il en résulte une réduction importante du nombre de personnes nécessaires pour la manutention d'une cargaison. Bien que le commerce maritime ait considérablement augmenté au cours de la même période, le surcroît d'efficacité apporté par les technologies et les techniques nouvelles a entraîné dans beaucoup de ports une baisse du nombre de travailleurs portuaires nécessaires. Dans de nombreux cas, cela a provoqué des licenciements et la mise en place de divers dispositifs pour préserver l'emploi. Cela a également conduit à l'introduction du travail en équipe de façon à utiliser la main-d'œuvre continûment, ainsi qu'à d'autres changements visant à réduire le temps passé au port par les navires et à accroître le recours aux équipements coûteux de manutention des cargaisons. L'ajustement structurel a provoqué la seconde - et la plus récente - vague de changements dans le secteur des activités portuaires. Leur objectif global était de renforcer l'efficacité des activités portuaires et de les aligner sur les industries du secteur privé. Cela a généralement entraîné de nouvelles réductions des effectifs.

2.3 Les zones portuaires principales au bord de la mer du Nord.

La forte concentration le long de nombreux secteurs côtiers révèle l'importance des nations européennes dans le commerce océanique international. Cependant, les ports n'y sont pas régulièrement répartis : il n'y a pas de corrélation entre la longueur du littoral d'une nation, sa superficie, et le nombre de ses ports. Les principaux regroupements se trouvent dans la mer du Nord et en Méditerranée occidentale, desservant les arrière-pays et les bassins industriels les plus importants. La géographie physique de l'Europe donne de fascinants contrastes, des fjords de Norvège aux baies méditerranéennes en passant par les péninsules dans la mer du Nord. Ce fait et l'existence de nombreuse de pays indépendants et souverains expliquent la répartition et le statut portuaire. La compétition intense pour la maîtrise du commerce de l'arrière-pays, avec ses populations denses, est le résultat de réseaux de transport efficaces s'ouvrant sur tout l'espace européen. Certains ports

traditionnels ont décliné, pendant que d'autres ont connu une expansion¹⁷. Le bilan, en termes économiques et sociaux, de l'activité d'un port ne devrait par se limiter à une évaluation des chiffres et des emplois qui dépendent directement du transport maritime. Les plus grands ports au bord de la mer du Nord, mentionnés ci-après, sont ceux qui ont su se créer un hinterland avec des activités industrielles et services associés à un réseau de communication en profondeur et l'Europe demeure le continent des grandes concentrations portuaires.

2.3.1 La France : le Havre et Dunkerque¹⁸.

La France a deux grands ports dans la partie sud de la mer du Nord et la Manche : le Havre et Dunkerque. Tous deux sont des ports autonomes.

Le port du Havre, qui est le deuxième port de France, est le plus à l'ouest des ports nord européens et dispose donc d'une position privilégiée qui lui permet, en théorie, d'offrir aux marchandises européennes le meilleur « transit time » à l'import, comme à l'export. Le port du Havre est situé à l'embouchure de la Seine, et tous les quais du port sont reliés au fleuve par un réseau de canaux fluviaux. Le port est de loin le premier port Français pour le commerce extérieur avec un trafic de 68 Mt/an¹⁹, dont le plus grand nombre de conteneurs en France (1,5 millions d'evp's (équivalent 20 pieds)).

Les dernières années, la croissance de Dunkerque (40 Mt/an), qui est le troisième port de France, a été très positive. Sur le plan maritime, il se situe au débouché du Pas-de-Calais, et sa situation géographique met le port au service de vastes régions industrielles françaises et étrangères. Le port ouest de Dunkerque est accessible aux plus grands navires citernes de 300.000 tonnes. Aussi, le port est bien desservi sur le plan routier, ferroviaire et fluvial. De plus on dit que Dunkerque est de tous les ports français « le plus paisible au niveau social ». Cela pousse de grands clients, par exemple Meask Sealand, à y établir leurs propres sites logistiques.

¹⁷ PAPON Pierre, *Le sixième continent géopolitique des océans*, Paris, Edition Odile Jacob, 1996, p. 283

¹⁸ www.portmanagement.com (Informations des ports maritimes)

¹⁹ FREMY, Dominique et Michèle, *QUID 2001*, Edition Robert Farront, Paris, 2000, p. 1703

2.3.2 La Belgique : Anvers.

Située sur l'Escaut, à 70 km de la partie méridionale de la mer du Nord. Le démarrage pendant les années 60 de l'activité économique en Flandre, en particulier dans le port d'Anvers, a fait qu'Anvers est devenu le second port maritime d'Europe et le quatrième port mondial, avec 130 millions de tonnes par an (2000). Anvers est devenu un port de conteneurs important, avec 4 millions d'evp's par an. La dernière décennie, les activités dans ce port ont augmenté considérablement, notamment dans le secteur conteneurs, avec un taux de croissance supérieur à celui de la concurrence (Rotterdam, Brême-Bremerhaven, le Havre). Le coût du transbordement à Anvers est le moins cher en Europe occidentale et le système de transit y est très varié, par des moyens de transport routiers, ferroviaires et fluviaux. Par la voie de l'Escaut et des canaux, un volume considérable de 70 millions est transporté vers la Belgique, l'Allemagne et la France. Les seuls soucis pour le port sont la faible profondeur (13.1 mètres) et la modernisation du système ferroviaire, notamment de la ligne vers la Ruhr en Allemagne. Concernant ces deux soucis, Anvers est dépendant des Pays-Bas pour réaliser une amélioration : parce que l'Escaut coule vers le sud des Pays-Bas et débouche en Zélande sur la mer du Nord, le ministre des transports flamand négocie régulièrement avec son homologue néerlandais pour réaliser un dragage suffisant de l'Escaut dans le côté néerlandais. Quant à la voie ferroviaire, les Flamands voudraient rapidement moderniser l'existante (mais plus active) ligne dite « le Rhin ferroviaire » entre Anvers et la Ruhr. Pourtant cette ligne passe dans une réserve naturelle dans la province Limbourg au sud des Pays-Bas, et les écologistes s'y opposent fanatiquement, en disant que cette zone vulnérable ne puisse pas supporter les (estimés) 100 trains de marchandise par jour. Durant l'automne 2001, le gouvernement des Pays-Bas prendra une décision concernant le tracé de cette ligne.

2.3.3 Les Pays-Bas : Rotterdam.

Depuis les années soixante-dix, Rotterdam est connu pour être le premier port du monde. Aujourd'hui ce port partage ce rang avec Singapour. Vingt pour cent de la totalité des transports maritimes européens, soit 323 millions de tonnes (2000) de marchandises par an y transitent. Rotterdam reçoit un trafic quotidien de plus de 90 navires²⁰. C'est sur un port situé à 30 km de la mer sur un bras de Rhin creusé en profond chenal au 19e siècle, que

²⁰ LACOSTE Yves, *Dictionnaire géopolitique*, Flammarion, Paris, 1995, p. 1295

repose l'essentiel de la puissance commerciale des Pays-Bas. L'activité de Rotterdam, comme celle de l'ensemble des ports du Benelux, a connu une croissance fantastique depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, surtout à cause du trafic pétrolier (40% du tonnage). C'est là qu'arrivent les matières premières et les produits énergétiques nécessaires aux industries du Benelux, de l'Allemagne, mais également de l'arrière-pays européen : Rotterdam est le premier port de l'Allemagne, le premier d'Autriche et le quatrième port de France. Les marées y sont faibles, ce qui évite le recours aux écluses et permet l'entrée et la sortie des navires à toute heure, d'où des rotations extrêmement rapides et une immobilisation réduite du bateau. Les avant-ports Europoort et Maasvlakte (« Plaine de la Meuse ») accueillent des super navires au fort tirant d'eau (jusqu'à 27,5 m) de 350.000 tonnes. Les dernières deux décennies le trafic containerisé y est devenu très important avec 6,3 millions d'evp par an. Autre avantage est que les dockers de Rotterdam ont la réputation de ne jamais ou très rarement se mettre en grève. La volonté politique a permis de mener une politique de très lourds investissements pour améliorer les infrastructures portuaires, mais aussi pour permettre la création de zones industrielles immenses, souvent situées en zone franche de façon que le faible taux des taxes douanières attire des entreprises internationales. Les problèmes d'aujourd'hui sont la forte congestion routière aux Pays-Bas, qui cause des embouteillages considérables sur les axes ouest-est et nord-sud du pays, et le manque d'espace dans le complexe portuaire de Rotterdam. Pour attaquer ces deux problèmes, le gouvernement néerlandais a consenti à la construction d'une voie ferrée, exclusivement pour le transport de cargaison, de Rotterdam vers la Ruhr. Cette voie ferrée sera prête en 2005. Ainsi le gouvernement a consenti, en principe, à l'assèchement, dans la mer du Nord, d'une seconde « Plaine de la Meuse », consistant en 1000 hectares de polder portuaire, pour être capable de s'agrandir pendant les décennies suivantes. Ces nouveaux terrains sont indispensables, notamment pour recueillir l'augmentation de trafic containerisé et pour améliorer le fonctionnement comme port de transbordement des containers (« hubs »). Les premiers terrains y seront disponibles à 2005.

2.3.4 L'Allemagne : Hambourg, Brême-Bremerhaven et Wilhelmshaven.

L'Allemagne réunifiée, bien placée au centre de l'Europe, avec une population de 81 millions d'habitants, semble bien le bénéficiaire principal du flux économique dans une Europe reconstituée. La simple localisation géographique renforce fortement les schémas de transport. La voie rénovée du Rhin-Main-Danube relie le Danube, donc les pays de

l'Est, à l'énorme secteur rhéan²¹. Le complexe ferroviaire de la Bundesbahn a des qualités techniques supérieures à celles des anciens états socialistes et les tarifs de transit y sont attractifs. Ainsi les oléoducs de l'Ouest ont été prolongés jusqu'à la république Tchèque, pour compenser le recul d'apport énergétique russe. Une grande variété de flux se regroupe aujourd'hui sur la République Fédérale.

Le port de Hambourg est le premier port d'Allemagne avec 80,5 millions de tonnes par an (1999). La ville de Hambourg se situe à l'embouchure de l'Elbe. Les frontières de cette ville-état délimitent un territoire bien plus petit que sa zone d'influence économique. Contrairement à Brême-Bremerhaven, la ville bénéficie d'une liaison directe avec les centres industriels d'Allemagne orientale et aussi, depuis la chute du mur de Berlin, avec l'Europe centrale (notamment la république Tchèque). Depuis longtemps, cette ville est « la porte ouverte de l'Allemagne sur le monde ». Hambourg réalise sa richesse grâce au développement de ses relations économiques avec son hinterland allemand, et les avantages de sa situation portuaire et de la zone franche qu'elle a créée. Le réseau fluvial y conduit naturellement : l'Elbe permet le passage d'une batellerie de 1350 tonnes de Hambourg jusqu'à Prague²². La ville a développé de nombreuses industries plus ou moins en relation avec l'activité portuaire. L'unification allemande, qui a créé un nouvel axe est-ouest, semble donc placer Hambourg dans une situation de premier plan, parce que la ville se trouve maintenant à l'angle de l'axe ouest-allemand traditionnel, nord-sud, et de la nouvelle ligne économique est-ouest, c'est à dire dans une situation géopolitique propice au renforcement de son influence.

Brême se situe sur le cours inférieur de la Weser et est constitué en deux parties : Brême et son avant-port Bremerhaven, à 60 km en aval, sur la mer du Nord. Bremerhaven a été créé au début du 19^{ème} siècle à cause de l'ensablement de la Weser. Brême est, comme Hambourg et Berlin, une ville-état, ce qui n'est pas le cas des autres Länder, qui sont des ensembles régionaux. L'autonomie politique est primordiale pour cette ville, parce qu'elle veut tirer tout son pouvoir de sa situation maritime. Ce complexe portuaire gagne en importance avec le développement de l'axe nord-sud de Brême-Bremerhaven jusqu'à Trieste, voire Gênes. Aujourd'hui Brême et Bremerhaven traitent 35 millions de tonnes par an (1998).

Après la seconde guerre mondiale, Wilhelmshaven est devenu un important port maritime, avec 44 millions tonnes par an (1998), l'ancien port militaire s'est transformé dans un port

²¹ LACOSTE Yves, *Dictionnaire géopolitique*, Flammarion, Paris, 1995, p. 711

²² VIGARIE André, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, 1995, p. 137

pétrolier. Wilhelmshaven est situé dans le Land de Basse-Saxe, qui offre un pôle industriel très puissant (par exemple Volkswagen). Le Land de Brême enclavé dans son territoire, et surtout Hambourg, au nord, attirent plutôt par leurs activités secondaires et tertiaires. Ces deux ports allemands privent en plus la Basse-Saxe d'une réelle exploitation de son débouché direct sur la mer du Nord. Néanmoins, la réunification allemande pourrait transformer en atout sa longue frontière avec des nouveaux Länder, laissant le Land Basse-Saxe – avec des orientations traditionnelles – à l'écart du nouvel axe Hambourg-Berlin.

2.3.5 La Norvège : Bergen.

En tonnage, le port norvégien de Bergen est le quatrième port d'Europe avec 95,4 millions tonnes par an. Ce port est devenu très important après la découverte de gisements pétroliers importants dans la zone économique de Norvège, pendant les années soixante-dix. C'est notamment un port pétrolier où les navires citernes, qui viennent des plates-formes pétrolières, déchargent leur cargaison dans des réservoirs. Ensuite des tankers plus grands VLCC (Very Large Crude Carrier) ou ULCC (Ultra Large Crude Carrier) viennent y récupérer le pétrole pour le transport vers les marchés internationaux. Ensuite, Bergen est un important nœud de gazoducs, où des nombreux transporteurs de gaz viennent chercher leur charge. Bergen est aussi très fréquenté par des paquebots.

2.3.6 Royaume-Uni : Londres et autres ports.

Au Royaume-Uni, le trafic maritime n'est pas concentré dans un port principal, mais plutôt répandu sur des différents ports. Autrefois, Londres a été la plus grande ville et le plus grand port du monde pendant plus de deux cent ans, jusqu'au début du dernier siècle. Aujourd'hui les plus importants de la mer du Nord et de la Manche sont : Londres (57 Mt/an), Tees and Hartepool (52 Mt/an) et Grimsby-Immingham (47 Mt/an). Au total les ports de la Manche et de la mer du Nord traitent 300 Mt/an. On constate aussi que le Royaume-Uni est devenu moins dépendant de l'import d'hydrocarbures, à cause de la mise en service des gisements pétroliers dans la partie septentrionale de la mer du Nord. Il a beaucoup restreint ses importations d'outre-mer, réduisant le trafic de ses ports-relais de Bantry Bay et Milford Haven. Ainsi il faut rappeler le mouvement de basculement des centres de gravité de l'économie britannique, portuaires en particulier, vers l'est et le sud-est au bénéfice du bassin de Londres, mais au détriment de la région (« black countries »)

de l'industrie houillère²³. C'est une autre donnée stratégique liée à l'utilisation de la mer du Nord : les densités humaines et économiques se regroupent autour de sa partie méridionale.

2.4 L'Europe et le transport maritime.

La cohésion économique doit, dans notre époque de capitalisme moderne, obligatoirement être assurée par la haute compétitivité des instruments de la vie économique. A l'heure actuelle, 94% du commerce extérieur de la Communauté européenne, qui est le premier au monde en valeur, transitent obligatoirement par mer. Quant l'Europe s'élargit à l'Est, la proportion sera toujours de 94% à plus ou moins 1 ou 2% près. La mer est donc un instrument essentiel à prendre en compte pour réaliser la cohésion et pour réaliser la compétitivité, en plus, si on voit que le commerce extérieur de l'Europe et le commerce intra-communautaire augmentent à peu près au rythme de 5% par an. Cela veut dire que le besoin de transport, intérieurs ou extérieurs, est en pleine croissance. C'est un secteur de services qui est porteur de potentiel de développement considérable. L'émergence de l'Europe sur la scène maritime internationale est une bonne illustration de l'émergence des institutions régionales sur cette scène. La première fois que l'Europe s'est manifestée, c'est par le règlement de l'accord de Bonn (1969/1983), à l'issue des Plans des Nations Unies pour l'Environnement (P.N.U.E. ; voir chapitre 1). Cet accord concerne les actions d'assistance et de sauvetage et il s'applique à la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du Nord par des hydrocarbures et des arrangements techniques²⁴ (voir annexe A). Après la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, l'Europe s'est manifestée pour la seconde fois en adoptant deux directives : l'une sur le pilotage hauturier en mer du Nord et l'autre sur les conditions minimales exigées pour certains navires citernes entrant dans les ports européens. Le naufrage du *Tanio* en 1980 a incité la France à convoquer une conférence régionale sur la sécurité des transports maritimes avec pour objectif de rendre obligatoire de nouveaux équipements à bord des navires et surtout de faire respecter les normes par l'État du port. Cette initiative fut à l'origine du Mémorandum de Paris signé entre les autorités maritimes de quatorze pays européens en 1982. Ce Mémorandum est un accord de prévention ou de sécurité primaire visant à éviter

²³ VIGARIE André, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, 1995, p. 161

²⁴ « Accord de Bonn ; prévention des pollutions en mer du Nord », *Cols blues*, n° 2508, novembre 1999, pp. 25

et à éliminer les accidents²⁵ (voir annexe A).

Un autre système, l'un des plus connus, est le système MAREP, qui est un système de comptes rendus établi par une entente franco-britannique sur la sécurité de la navigation en Manche. Entré en vigueur le 1er janvier 1979 et promulgué par l'O.M.I., cet accord vise les navires transportant des marchandises dangereuses et des hydrocarbures d'une jauge égale ou supérieure à 1600 tonnes.

La signature du Traité de Maastricht en 1992 a offert à l'U.E., la possibilité d'établir les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports. Ces fondements juridiques ont permis d'élaborer deux documents fondamentaux : le Livre blanc sur le développement futur de la politique commune des transports (1992) et la Communication intitulée Pour une politique commune de la sécurité maritime (1993). Dedans, plusieurs mesures ont trait de la sécurité de la navigation dont l'amélioration repose notamment, sur la mise en place de systèmes de comptes rendus de navires obligatoires et sur le développement des réseaux de services de trafic maritime (S.T.M.) au sein de la Communauté européenne (voir annexe A). Ensuite, la construction de cette politique a été accélérée à la suite des graves catastrophes maritimes dans les eaux européennes pendant des années 90 et a favorisé l'expression d'une volonté politique visant à renforcer la sécurité maritime sur un plan régional. A la suite des accidents survenus en Manche et mer du Nord à la fin de l'année 1993, La France a pris l'initiative de convoquer les ministres des transports des cinq pays riverains de cette zone (Grande-Bretagne, Belgique, Pays-Bas, Allemagne et France). En 1994, les cinq pays se sont mis d'accord concrètement sur cinq points : le renforcement de la lutte contre les navires sous les normes dans le cadre du contrôle par l'État du port ; l'obligation de signalement dans la zone Manche et la mer du Nord ; l'application immédiate et obligatoire des règles d'arrimage des conteneurs recommandées par l'O.M.I. ; une exigence de sécurité maximale pour le transport de passagers et le développement coordonné des moyens d'intervention en cas d'accident. Concernant ces cinq points, la réglementation la plus complète est la directive communautaire 93/75. Celle-ci impose une série d'obligations en matière de notifications et de comptes rendus aux navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes en provenance ou à destination de ports européens. L'importance de cette réglementation justifie que l'on examine successivement ses origines, son contenu et sa validité en droit international.

Plus récemment, ce sont la marée noire de l'*Erika* (1999) et la pollution au styrène de l'*Ivoli Sun* (2000) qui ont fait bouger l'opinion publique comme la classe politique dans les différents états de la Communauté. Jusqu'à aujourd'hui, de multiples actions ont été prises

²⁵ BOISSON Philippe, *Politiques et Droit de la Sécurité Maritime*, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998, p. 562

et l'ensemble de ces initiatives est fédéré par une politique commune de la sécurité originale. A la suite de ces événements, la Commission européenne a proposé de renforcer le contrôle des navires par l'État du port qu'ils fréquentent, en faisant preuve d'une sévérité accrue pour les navires inférieurs aux normes, et en rendant obligatoires (et non plus facultatifs) des contrôles annuels plus étendus sur les navires à risque : transporteurs de gaz, navires chimiques, vraquiers et pétroliers étant soumis à ces contrôles obligatoires à partir de l'âge de 15 ans et non plus de 20 ou 25. Une autre disposition proposée est l'interdiction programmée des navires à simple coque, étalée dans le temps à partir de 2005. La troisième initiative est l'actualisation de la directive relative aux sociétés de classification, dont l'agrément ne devrait pas relever des états, mais d'une autorité communautaire disposant de pouvoirs de sanctions sévères. Bruxelles envisage aussi de diminuer le flou du transport maritime en renforçant la banque de données Equasis²⁶ (développée par la France et utilisée par la Commission depuis 1998, voir annexe A) pour « pister » la totalité des navires marchands du monde, en recueillant toutes les informations relatives à leur sécurité et à leur qualité de performance, ainsi que de celles de leurs exploitants. Il est aussi question de créer une structure européenne de sécurité maritime, par une Agence européenne, dont la tâche serait d'assurer une uniformisation par le haut de l'organisation et de l'efficacité des contrôles menés au niveau national. Enfin, la Commission avance le principe de la responsabilité pour négligence grave, non seulement de l'armateur, mais aussi de l'affréteur et prévoit la constitution d'un fonds complémentaire d'indemnisation pour les grandes pollutions maritimes par hydrocarbures, mise en place d'un système de suivi du trafic maritime. A la fin de l'année 2000, les quinze ministres des transports avaient pris quelques premières mesures : accord sur les directives proposées mais en en réduisant la portée ; position commune des états de l'Union au sein de l'O.M.I. ; disparition progressive des navires à simple coque à partir du 1er janvier 2003 et jusqu'au 1er janvier 2015, au lieu de celle de 2008. Le sujet le plus controversé, celui de la responsabilité financière des affréteurs, n'était pas franchement abordé. Forcément, l'U.E. fonctionne en faisant des accords, sur la base du plus petit dénominateur commun. Ainsi les états européens sont pris dans une contradiction intenable : d'un côté, ils veulent renforcer la sécurité du transport maritime ; de l'autre, dans la logique libérale du transport maritime mondial, ils veulent que leurs armateurs et leurs ports restent « compétitifs » face à la concurrence étrangère, mais à partir des critères de cette dernière.

²⁶ HOPQUIN Benoît, *La France souhaite généraliser le fichage des navires*, Le Monde, 30 décembre 1999

2.5 Les défis du transport maritime en Europe et vers la mer du Nord.

2.5.1 La concurrence de l'Europe.

La Seconde Guerre mondiale marque une transition vers des économies consommatrices de pétrole, lequel est à la fois une ressource énergétique et une matière première pour l'industrie chimique. Les flux de matières premières, comme les métaux non ferreux et les produits synthétiques, s'accroissent. Les flottes se diversifient en même temps que les flux de marchandises transportées. En plus, le développement des pays de Sud-Est asiatique, disposant d'une main-d'œuvre bon marché et de plus en plus qualifiée, conduit les pays industrialisés, comme l'Europe, à délocaliser une part croissante de leur production industrielle : des industries lourdes et de biens d'équipement s'installent dans ces pays qui exportent par voie maritime leur production. Ils se dotent souvent, à l'exemple de Taiwan avec Evergreen et de la Chine avec Cosco, de sociétés d'armement maritime puissantes et compétitives. Des ports comme Singapour, Hong Kong, Pusan et Shanghai sont devenus de grands centres industriels²⁷. Il vaut d'être noté que les chantiers navals asiatiques ont construit, en 1995, près du quart des navires livrés dans le monde et que les pays d'Asie contrôlent 30% de la flotte mondiale. Ce modèle, que l'on qualifie de « nippo-asiatique », a amplifié le mouvement d'expansion d'une économie fondée sur les échanges maritimes. Il représente probablement une mutation durable avec les perspectives de développement de la Chine, du Viêt-Nam, de la Malaisie, de la Thaïlande et de l'Indonésie. Cette mutation confortera également le rôle prépondérant de la région Pacifique dans le développement économique mondial.

2.5.2 Les différentes cultures maritimes en Europe.

Le transport maritime immergé dans la concurrence internationale, est pris en tenaille par les intérêts contradictoires des pays chargeurs qui, exportateurs ou importateurs de marchandises, ont intérêt à ce que celles-ci soient transportées au moindre coût, et ceux des pays transporteurs qui ont conservé des armements puissants dont ils souhaitent protéger les marges de manœuvre et les profits. Cette contradiction traverse l'U.E. : la Grèce, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et le Danemark appartiennent plutôt à la catégorie des

²⁷ PAPON Pierre, *Le sixième continent géopolitique des océans*, Paris, Edition Odile Jacob, 1996, p. 27

transporteurs, car leurs compagnies de navigation ont une très solide tradition. La France, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne relèvent plutôt de celle des chargeurs²⁸. Cette distinction n'est pas favorable, car les pays européens transporteurs ont toujours eu une attitude politique libre-échangiste bien ancrée dans leur culture, qui les conduit à s'opposer aux interventions étatiques et donc aux tentatives pour promouvoir une politique du transport maritime à l'échelle de l'Europe. Quant aux pays chargeurs, plus ouverts aux politiques encourageantes, mais qui ont évidemment intérêt à bénéficier des taux de fret les plus bas possibles, ne sont pas allés plus loin qu'une très faible défense du principe d'une politique maritime européenne.

2.5.3 La congestion et concentration versus l'élargissement de l'U.E.

Quand on regarde la carte industrielle ou que l'on compare l'organisation économique de l'Europe des 15, mais aussi de l'Europe du futur de 28, on peut constater un phénomène de concentration des grands axes, qui commencent dans la mer du Nord et qui vont, d'un côté, de Brême-Bremerhaven jusqu'à Trieste, voire Gênes et de l'autre de Hambourg/Rotterdam/Anvers/le Havre vers les axes fluviaux de l'Europe de l'Est. Il y a des prolongements qui se dessinent et se profilent maintenant vers l'Est avec en plus des réseaux bien organisés de transport fluviaux ou maritimes. Toutefois, le territoire européen est moins développé sur la façade méridionale de l'Atlantique, la façade sud-est de la mer Baltique (vers la Pologne et les pays Baltes) et la mer Noire (vers la Roumanie et la Bulgarie). Avec l'arrivée prochaine de l'Autriche, de la Pologne et la république Tchèque, le transport va finalement se concentrer sur les axes de transport terrestres et fluviaux²⁹. Par conséquent, si on veut développer une cohésion économique et sociale on doit répondre à un premier problème qui est le rééquilibrage entre le noyau central fortement industrialisé, et les régions dites périphériques. Regrettablement, on constate aujourd'hui une très faible capacité technique ou commerciale des ports en Europe de l'Est : peu de quais à grande profondeur, insuffisances d'équipements performants de manutention (sauf les efforts faits à Gdansk-Est et à Constanza qui ont été ré-équipés pendant les années quatre-vingt dix), traditions monopolistiques, absence de décentralisation des décisions, etc.. L'ampleur des flottes nationales des pays de l'Europe orientale correspond à ces flux maritimes modérés, mais leur tonnage reste également stable. Toutefois les courants pétroliers par mer sont croissants, parce que les fournitures russes par oléoduc baissent : les

²⁸ PAPON Pierre, *Le sixième continent géopolitique des océans*, Paris, Edition Odile Jacob, 1996, p. 134

²⁹ SIMONNET Raymond, « Les transports maritimes », dans « *La politique maritime de l'Union Européenne* », ADDIM, 1998, p. 113

pays de l'Est doivent davantage s'alimenter sur le marché mondial. L'ancienne RDA est le pays dont les trafics par mer sont les plus modifiés sous l'effet de la réunification. L'attraction des ports de la mer du Nord a été grande. Hambourg a retrouvé son arrière-pays, dont tout le complexe de Berlin et l'industrie tchèque, et les entreprises portuaires de l'Ouest se sont implantées en force aussitôt que les régimes socialistes ont donné les premiers signes de faiblesse. Les ports de l'ancienne RDA, qui bénéficiaient d'un protectionnisme très fort, ont vite senti compris leurs faiblesses : l'accès à la Baltique requiert une journée de mer à l'aller et au retour et la qualité de leurs services et de leurs équipements n'est pas en mesure de concurrencer Hambourg et Brême-Bremerhaven. La faiblesse des ports de l'Europe orientale semble avoir une tendance durable : trois quarts des trafics polonais passent déjà par les ports allemands. L'ouverture des pays de l'Europe orientale a augmenté les détournements qui portent sur un total de 20 à 25 Mt, ce qui doit s'accroître dans l'avenir et ce presque exclusivement au profit des ports occidentaux, surtout ceux de la mer du Nord. Néanmoins, avec le développement de l'Europe vers l'est, on doit se poser la question du décongestionnement des axes terrestres. A l'heure actuelle, il existe déjà une congestion considérable sur les axes de transport routier, par exemple sur les autoroutes de Rotterdam et Anvers vers l'Est, parce qu'une partie importante du trafic maritime destiné à l'Europe orientale est de fait détourné vers des ports belges et hollandais. Finalement, on peut se demander s'il existe un risque de congestion maritime vers la mer du Nord (Pas-de-Calais) et/ou dans les principaux ports, mais, au point de vue technique et de contrôle des navires, ce problème n'existe pas encore, malgré le fait que le trafic maritime a augmenté de 5% la dernière décennie.

2.5.4 Les chances du cabotage.

Le cabotage maritime est sans doute plus respectueux de l'environnement que le mode routier et en plus ses coûts ne sont pas supportés par la collectivité européenne. A l'intérieur de l'U.E., les réseaux d'échanges de marchandises, c'est-à-dire les flux de la vie économique et industrielle, passent pour seulement un quart par le moyen du cabotage³⁰. Pourtant, ce cabotage européen pourrait être intensifié considérablement, si ce moyen est utilisé plus efficacement, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Les raisons sont multiples : faible qualité des services, rotations trop peu fréquentes, dues à la difficulté de mobiliser des volumes suffisants, coût du passage portuaire et des ruptures de charge, difficultés

³⁰ CASSEN Bernard, *Redécouvrir les atouts du cabotage maritime*, Le Monde diplomatique, janvier 1998

administratives dans les ports, alors qu'elles ont disparu aux frontières terrestres. Puis on connaît aujourd'hui notamment les grands ports de transbordement (« hubs ») concentrés dans la mer du Nord, capables d'accueillir des porte-conteneurs transocéaniques géants. Ceci risque, pour les régions éloignées, d'augmenter les frais d'acheminement des marchandises vers ces places portuaires ou à partir d'elles. Une uniformisation des taxes portuaires et une simplification des procédures administratives pourraient déjà améliorer cette situation. Puis, le développement de deux ou trois ports de transbordement dans la Méditerranée, la mer Baltique ou la mer Noire, pourraient stimuler l'acheminement des marchandises par cabotage vers les ports proches.

2.5.5 L'Europe et le pavillon de complaisance

Si on regarde les pays de l'U.E. à l'heure actuelle, on peut constater que le transport maritime, sous maîtrise des états membres, c'est-à-dire contrôle par le pavillon, diminue. Par exemple, le pavillon Français vient au vingt-septième rang avec 4,9 Mt, ce qui représente 0,8% du tonnage mondial. La concurrence mondiale, qui se traduit par une guerre des tarifs de fret, a modifié le classement des flottes ces vingt dernières années. Les pavillons de « libre immatriculation » ou de « second registre », couvraient en 1998, près de la moitié de la flotte mondiale (en tonnage) au lieu du quart, dix ans auparavant. En conséquence, on doit remarquer que l'U.E., bien qu'elle soit la première puissance commerciale mondiale, ne contrôlait que 15% de la flotte mondiale en 1998 contre 28% en 1982 (on exclut ici la flotte sous contrôle grec, parce qu'elle est considérée comme un cas spécifique compte tenu de la très grande diversité des intérêts qui y sont investis ; d'ailleurs on a déjà constaté que Malte et Chypre, munis d'un pavillon de plaisance, sont tous les deux candidats pour l'U.E.). Cela signifie une diminution de la capacité de transport des pays de l'U.E., qui perd une part de ses capacités de défendre ses pavillons et sa participation aux routes animées par son propre commerce, et donc de contrôler son ravitaillement quotidien. Si, dans le domaine économique, on laisse des pavillons étrangers de pays tiers très industriels s'emparer des réseaux commerciaux de navigation, c'est-à-dire des réseaux de lignes, on les laisse directement pénétrer dans la connaissance des besoins de l'industrie de leur client et on laisse pénétrer très facilement dans le réseau de distribution. Ensuite, ayant la connaissance de l'ensemble du système commercial et de l'ensemble du processus industriel, ces pays risquent de supplanter leurs concurrents³¹. Malgré ces difficultés, plusieurs solutions ont été préconisées pour lutter contre les navires

³¹ SIMONNET Raymond, « Les transports maritimes », dans « *La politique maritime de l'Union Européenne* », ADDIM, 1998, p. 114.

sous normes (voir chapitre 3). Toutes convergent aujourd'hui vers l'État du pavillon qui est considéré comme le centre de compétence et de contrôle, le cadre dans lequel s'exercent le droit et les réglementations de sécurité applicables aux navires. Le développement d'un pavillon européen semble, pour le moment, une utopie.

2.6 L'ambition future de l'Europe dans le domaine de sécurité maritime.

L'émergence de l'Europe sur la scène maritime internationale est une bonne illustration de la place grandissante des institutions régionales dans la promotion de la sécurité maritime. On peut se poser la question de savoir si la régionalisation de la sécurité maritime pose une menace pour l'uniformité des règles maritimes. La démarche de l'Europe sur la politique commune de transport maritime a dès lors grandement inquiété les milieux professionnels qui y ont vu un risque d'une régionalisation de la sécurité maritime. Depuis l'adaptation d'une politique commune en ce domaine, l'U.E. se pose surtout en simple garant de l'application des conventions internationales, mais aussi en législateur potentiel, prêt à suppléer les éventuelles insuffisances des organisations internationales. Tout en reconnaissant l'importance fondamentale des organisations gouvernementales pour l'établissement de normes uniformes à l'échelle planétaire, l'U.E. est consciente des faiblesses de la réglementation internationale actuelle. Ces insuffisances justifient une communautarisation des interventions, seule voie possible pour réaliser certaines initiatives. L'établissement de normes par l'U.E. doit, à mon avis, en principe se limiter à des cas exceptionnels, lorsque l'O.M.I. apparaît incapable d'apporter une solution répondant à ses besoins et qu'une action s'impose pour garantir un niveau de sécurité dans les eaux européennes. Ce faisant, le Comité Economique et Social de l'U.E. est fondamentalement opposé à l'introduction de normes communautaires spécifiques qui aboutirait à une régionalisation de la réglementation. Priorité doit être donnée aux règles internationales. C'est la raison pour laquelle on doit, d'une part, maintenir et renforcer une organisation mondiale comme l'O.M.I., et d'autre part, encourager les initiatives régionales, de préférence par des organisations régionales déjà existantes, en leur attribuant une tâche coercitive.

2.7 Conclusions partielles.

Malgré le fait que les accords régionaux concernant les eaux européennes et la Manche et la mer du Nord aient, jusqu'à aujourd'hui, une efficacité limitée, ils ont quand même une influence positive considérable et ces accords peuvent aboutir à des véritables outils de sécurité maritime, au cas où les pays concernés puissent se mettre d'accord sur le caractère obligatoire du dispositif législatif. On constate que l'accord régional de Bonn a servi comme exemple pour des nombreuses autres régions, et aussi que le Mémorandum de Paris, lui aussi, évoque les intérêts de beaucoup d'autres pays.

Autour de la Manche et de la mer du Nord se trouve la plus puissante constellation de villes maritimes dans le monde et on comprend alors l'absolu besoin de liberté de navigation dans les mers bordières sous forme de lignes régulières qui forment ici l'un des grands complexes mondiaux.

Dans un environnement de forte concurrence, il est préférable que les entreprises portuaires soient responsables de leurs décisions économiques et sociales. Dans tous les pays maritimes, l'idée que les entreprises portuaires sont responsables de leurs décisions économiques et sociales s'est imposée au détriment des systèmes étatiques de gestion de la profession.

Les états européens sont pris dans une contradiction intenable : d'un côté, ils veulent renforcer la sécurité du transport maritime ; de l'autre, dans la logique libérale du transport maritime mondial, ils veulent que leurs armateurs et leurs ports restent « compétitifs » face à la concurrence étrangère, mais à partir des critères de cette dernière.

On est obligé de repenser toute une politique d'approvisionnement ou d'acheminement de la marchandise, aussi bien à travers la Méditerranée, la mer Baltique, que pour les axes nord-sud et ouest-est. Une approche européenne plus communautaire, pour harmoniser les règlements et les taxes dans les ports, serait favorable pour atteindre un meilleur équilibre et répartition des flux économiques et industriels et pourrait stimuler le cabotage en Europe. Puis, le développement de deux ou trois ports de transbordement dans la Méditerranée, la mer Baltique ou la mer Noire, pourraient stimuler l'acheminement des marchandises par cabotage vers les ports proches.

Dans une Europe élargie, avec des pays candidats comme Malte et Chypre, l'U.E. aura trois pays avec un pavillon de complaisance, dont deux avec une réputation très douteuse. Avec l'acceptation de ces pays, il est indispensable de leur imposer des mesures pour améliorer leur fiabilité.

3. LES SOLUTIONS POUR UNE MEILLEURE SECURITE MARITIME

Dans ce chapitre, nous donnerons les solutions prévisibles, qui pourraient être prises, pour que le transport maritime, dans le contexte européen, devienne plus sûr et plus efficace.

3.1 L'adaptation à l'économie moderne.

Au siège de la Communauté européenne, l'économisme semble régner sans partage, et en matière de transport, la loi internationale de l'offre et de la demande triomphe. D'ailleurs, ce concept n'est pas spécifiquement communautaire, parce qu'il est partagé par tous les pays maritimes du monde. Donc, le redressement de la position de l'U.E. doit être fondé sur une stratégie d'adaptation aux marchés internationaux. Les États-Unis ont seuls le poids maritime politique et économique suffisant pour pratiquer un isolationnisme dans le secteur maritime par le biais de l'adoption des textes unilatéraux (Jones Act réservant l'exclusivité de leur trafic de cabotage national à des navires battant le pavillon américain³², O.P.A., etc.). A la recherche de la compétitivité et les sacrifices qu'elle suppose, s'ouvrent alors la voie à la croissance de la flotte et de l'emploi. L'observation des politiques menées en Europe conduit à constater que, depuis un premier encouragement donné par la Commission européenne en 1996, plusieurs gouvernements européens ont rapidement mis en place des mesures extraordinairement comparables et efficaces fondées sur l'allègement substantiel des charges fiscales, sociales et réglementaires pesant sur l'exploitation des navires et l'emploi des navigants. Notamment les pays nordiques (Allemagne, Grande-Bretagne, Norvège, Danemark et les Pays-Bas) ont déjà adopté des modalités techniques et libérales, qui leur permettent d'améliorer la situation de leur flotte marchande. Par exemple, aux Pays-Bas seul le capitaine doit être néerlandais et le reste de l'équipage doit être ressortissant de pays membres de l'O.M.I.. Les pays méditerranéens tels que l'Italie, traditionnellement plus réticents à l'égard des modèles libéraux s'y rallient eux aussi, conscients que seule la conquête de la compétitivité permet le développement des entreprises et de l'emploi. Les chiffres le montrent : grâce à ces mesures, la flotte et l'emploi néerlandais ont crû respectivement de 37% et 10% de 1996 à 1998. L'évolution en Norvège a été de +16% et +14% sur la même période³³. Toute

³² DUJARDIN Bernard, *Les flottes marchandes dans les enjeux stratégiques*, La Revue Maritime, 1995, pp. 11

³³ BERLET (CC) Edouard, « Pour une communauté maritime et portuaire unie », *La Revue maritime*, septembre 2000, p. 16-17

tentation d'échapper à ces lois élémentaires de l'économie moderne peut au contraire se retourner brutalement contre les intérêts que l'on prétend défendre en entraînant perte de substance économique et d'emploi. Pour les (futurs) pays de l'U.E., qui n'ont pas déjà appliqué ces lois élémentaires, il sera tout d'abord important de réduire les charges publiques qui pèsent sur l'armement et de faire les efforts quotidiens de productivité accomplis par les entreprises et leurs personnels.

3.2 Les positions communes vis-à-vis de la flotte de commerce.

Le maintien d'une flotte de commerce de bon niveau sous un pavillon national (et dans le futur peut-être un pavillon européen) est généralement justifié par des raisons stratégiques (appui au commerce extérieur) ou militaires (appui aux interventions extérieures pour le transport des troupes). Elle peut également donner aux pays de l'U.E. les moyens d'exercer leur souveraineté dans le domaine de la sécurité maritime. C'est primordial pour les pays qui ont la vocation d'assurer une fonction de transit maritime pour la plupart des trafics intercontinentaux à destination de l'Europe. Celle-ci ne pourra à l'avenir réellement s'exprimer qu'à travers des positions communes européennes qui pourront seules peser dans les discussions internationales. Néanmoins, les voies au Conseil et au Parlement européens dépendent de règles de pondérations générales (population, etc.) valables pour l'ensemble des secteurs, il n'en demeure pas moins que le jeu d'influence entre les gouvernements est fortement déterminé par le poids de chaque pays dans l'activité concernée. Ainsi, la Grèce (50% de la flotte communautaire) et les pays nordiques sont importants dans les décisions maritimes à Bruxelles. Ainsi, l'exercice des missions de sécurité maritime nécessite des compétences. Le corps des inspecteurs de la navigation, chargé du contrôle des navires³⁴, doit impérativement avoir d'anciens navigateurs dans ses rangs pour asseoir sa crédibilité technique. Le nombre et la qualité de ces personnels dépendent des armateurs européens qui en assurent le recrutement initial et la formation. Malheureusement, le recrutement de ces inspecteurs de la navigation reste difficile, à cause d'une rétribution médiocre et de faible disponibilité. Si les pays de l'U.E. n'y prennent pas garde, l'U.E. se trouvera dans la situation paradoxale d'être confrontée comme pays de transit maritime, à des risques croissants liés à l'augmentation forte des trafics, notamment de marchandises dangereuses, et de voir ses moyens politiques et humains d'intervention

³⁴ RIVAIS Rafaële, *Les eurodéputés attentifs à la sécurité maritime*, Le Monde, 21 novembre 2000

décliner si l'avenir des flottes des pays de l'U.E. n'est pas assuré. L'existence d'un pavillon national reste donc une partie intégrante d'une politique de sécurité maritime.

3.3 Reconquête du cabotage.

Une stratégie de reconquête au service du cabotage doit évidemment prendre en compte cette donnée. Il ne s'agit pas seulement de faire transporter, par la voie maritime, les marchandises que ces régions échangent entre elles, les volumes concernés étant trop faibles, mais de « brancher » le maximum de ports, petits et moyens, sur les flux transocéaniques. Ainsi, les régions de l'Arc atlantique et de la Méditerranée, pourraient convenir de donner à deux ou trois de leurs ports, le statut de plate-forme de transbordement, à côté de celles qui existent déjà dans la mer du Nord, et organiser à partir d'elles, vers les avant-ports, un réseau en étoile de porte-conteneurs de taille inférieure : les feeders (ravitailleurs) dans le jargon de la profession. Un tel dispositif de *feeder* (ravitaillement) revitaliserait le cabotage européen. Il supposerait cependant une adaptation des avant-ports à la diversité des modes de transport pour assurer la connexion avec la route, la voie fluviale et le rail, afin d'accélérer le traitement des ruptures de charge et diminuer les frais portuaires. En même temps, il conviendrait de développer des systèmes de communication portuaire - dont les bases existent déjà - pour constituer un réseau intégré d'information et de gestion des trafics. La création de pools de conteneurs aux normes européennes serait aussi un facteur déterminant du succès d'une telle entreprise. Les exemples de l'Europe du Nord sont là pour montrer la faisabilité et la modernité du cabotage : la Suède a mis en place, sur ses 2 000 kilomètres de côtes entre le Nord et le Sud, un réseau de quatorze ports entre lesquels circulent, à cadence régulière, des flottes de caboteurs autochargeants et auto-déchargeants. Quant au Danemark, il achemine 60 % de son commerce intracommunautaire par la voie maritime. Dans les deux cas, les infrastructures portuaires sont de première qualité. Si des infrastructures identiques étaient mises en place sur la façade atlantique et la Méditerranée, un cercle des ports appropriés se formerait, incitant les chargeurs à transférer une partie de leurs flux de la route vers la mer et redonnant vie à des ports autrement condamnés à la mort lente. Cela implique, d'une part, des politiques publiques fortement volontaristes et, d'autre part, une solidarité sans lacune entre les ports. Une telle politique nécessite un courage inhabituel pour affronter non seulement le tout-puissant lobby routier, mais aussi une Commission européenne, qui d'habitude est contre les aides publiques dans ce domaine, et de stimuler les initiatives régionales pour réaliser les adaptations portuaires.

3.4 Amélioration de la sécurité maritime.

3.4.1 Contrôle coercitif par des institutions régionales.

On peut s'attendre à une importance grandissante des mesures d'organisation de trafic et l'intensification du contrôle de la navigation dans les dix prochaines années. L'Europe peut jouer un rôle moteur dans ce développement. Un accord sur la sécurité en mer et la prévention de la pollution marine signé à Paris en 1994 (voir paragraphe 2.4), confirme cette tendance. Les cinq pays signataires, riverains de la zone Manche - mer du Nord ont décidé de rendre obligatoire les comptes rendus pour tous les navires entrant dans cette zone. En plus, en supplément du dispositif décrit en annexe A, il existe plusieurs projets européens qui peuvent aboutir à une sécurité maritime améliorée, par exemple le projet EUROREP³⁵ qui institue un système européen de notification, et le projet APAS-VTMIS (Vessel Traffic Management Information System), ayant pour objectif commun d'améliorer la qualité et la disponibilité de l'information utile aux différents acteurs de l'activité maritime, intégrant, en outre, les services rendus par les S.T.M.. Les progrès des technologies de l'informatique et des télécommunications, permettront d'améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement, tout en rendant le transport maritime plus économique et plus efficace.

3.4.2 Le modèle de la sécurité aérienne.

Contrairement à la navigation maritime, où règne depuis des siècles le principe de la liberté des mers, le transport aérien a été construit dès ses débuts sur le concept de sécurité, considéré comme condition indispensable de son expansion sur le plan mondial. D'ici résultent de profondes divergences entre les deux systèmes mis en place : le premier a favorisé l'émergence d'une réglementation hétérogène, facilitée par une fragmentation des contrôles entre diverses autorités, le second a construit une législation fixée autour un régulateur unique, qui est l'état d'immatriculation. Le système de sécurité maritime pourrait tirer cinq leçons de l'aéronautique³⁶.

³⁵ BOISSON Philippe, *Politiques et Droit de la Sécurité Maritime*, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998, p. 594

³⁶ BOISSON Philippe, *Politiques et Droit de la Sécurité Maritime*, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998, p. 641-642

- Etablir une réglementation fondée sur des objectifs fondamentaux de sécurité.
- Améliorer l'application des normes à l'échelle planétaire en introduisant une plus grande uniformité dans les mécanismes de contrôle étatique.
- Réduire la multiplicité des inspections et des normes nécessaires à la construction et à l'exploitation des navires.
- Apporter une plus grande transparence dans la diffusion de toutes les informations touchant la sécurité.
- Instaurer des mécanismes pour améliorer la sélection et la formation des gens de mer.

3.5 Amélioration des axes fluviaux et terrestres.

Avec l'augmentation du trafic maritime de 5 % par an, il est indispensable que les axes terrestres et fluviaux soient utilisés plus efficacement pour éviter que les axes routiers, surtout en Europe occidentale industrialisée, ne se colmatent pas. Le grand avantage des fleuves et des trains, est qu'on peut y transporter respectivement 160 containers sur une porte-conteneurs fluvial et 80 conteneurs sur un train cargo. On a déjà montré les exemples de la construction des voies ferroviaires du Benelux vers la Ruhr. Aussi la France et l'Italie se sont mises d'accord pour la construction d'une voie ferroviaire souterraine au travers les Alpes pour le transport des camions, avec le but d'alléger les autoroutes déjà pleines. Mais à nos jours, les voies fluviales semblent, à tort, pas dans la mode. Plusieurs pays pouvaient encore profiter d'une correspondance avec le Rhin/Main/Danube, le plus important axe fluvial de l'Europe. Il existe de nombreuses possibilités de renforcer les dispositifs portuaires en Europe :

- la France pourrait achever le canal Rhin-Rhône se donnant ainsi accès à l'énorme secteur rhénan, ce qui pourrait renforcer le port de Marseille ;
- en Roumanie, le port de Constanza (33 Mt/an en 1998) est lié par un grand canal profond avec le Danube. Il y existe un grand espace portuaire qui pourrait être développé, surtout quand des problèmes des Balkans seront en voie de règlement ;
- en Pologne, l'infrastructure du port Gdansk-Est a été ré-équipée pendant les années quatre-vingt dix et conserve des capacités pour attirer davantage de navires surtout depuis que la Pologne a rejoint l'U.E..

CONCLUSIONS

Ci-après, nous donnerons une conclusion générale en donnant une synthèse des conclusions partielles et des solutions prévisibles, mentionnées dans des chapitres précédents.

Nous avons constaté que la sécurité maritime est améliorée pendant la dernière décennie, grâce à l'efficacité du dispositif réglementaire en place. Aujourd'hui, 99.98% du pétrole transporté par mer ne produit aucune pollution. Cependant nous avons vu que la législation avance seulement, de manière réactive, à travers des accidents polluants et que l'absence de contrainte qui caractérise la plupart des conventions proclamées par l'O.M.I. a été souvent critiquée. Le droit de la sécurité maritime se caractérise par la diversité des sources qui s'explique par la multiplicité des promoteurs de la réglementation. Cette hétérogénéité normative est un héritage de l'histoire maritime et elle reflète aujourd'hui la complexité de la matière, où il est très difficile d'assigner le responsable d'un accident maritime et d'imposer les règles maritimes. Par rapport à des institutions régionales on peut dire qu'elles ont pris une place grandissante dans la promotion de la sécurité maritime et elles sont l'une des grandes nouveautés de la fin du siècle dernier. L'Europe joue déjà un rôle considérable dans ce développement et il est souhaitable que ce rôle soit agrandi dans avenir proche. Par rapport le développement de la législation maritime dans le futur, il sera souhaitable, d'un côté de renforcer l'autorité de l'O.M.I. et d'un autre côté de stimuler la participation des institutions régionales, comme l'U.E., à tel point que ces derniers puissent jouer un rôle plutôt coercitif, comme « gendarme maritime », par rapport aux règles maritimes. Pour un commerce international, on a besoin des normes mondiales et ces normes doivent absolument rester accordées au niveau mondial, au détriment du risque grave d'une sécurité à deux vitesses.

Autour de la Manche et de la mer du Nord, il se concentre la plus puissante constellation de villes maritimes dans le monde et on comprend alors l'absolu besoin de liberté de navigation dans les mers bordières sous forme de lignes régulières qui forment ici l'un des grands complexes mondiaux. Il paraît préférable que, dans un environnement de forte concurrence et de libre économie, les entreprises portuaires soient responsables de leurs propres décisions économiques et sociales. Avec l'élargissement de l'U.E. vers l'Est on devrait atteindre un meilleur équilibre et répartition des flux économique et industriel. Pour cela, il sera nécessaire de repenser toute une politique d'approvisionnement ou d'acheminement de la marchandise, aussi bien à travers la Méditerranée, la mer Baltique,

la mer Noire, que pour les axes Nord-sud et ouest-est. Une approche européenne plus communautaire, pour harmoniser les règlements et les taxes dans les ports, serait favorable et pourrait aussi donner une stimulation du cabotage et d'une amélioration des axes fluviaux et ferroviaires en Europe. On a vu que, depuis un premier encouragement donné par la Commission européenne en 1996, plusieurs gouvernements européens ont rapidement mis en place des mesures extraordinairement comparables et efficaces fondées sur l'allègement substantiel des charges fiscales, sociales et réglementaires pesant sur l'exploitation des navires et l'emploi des navigants. Pour finir, le développement de deux ou trois ports de transbordement dans la Méditerranée, la mer Baltique ou la mer Noire, pourraient stimuler l'acheminement des marchandises par cabotage vers les ports proches.

Le maintien d'une flotte de commerce de bon niveau sous un pavillon national (et dans le futur peut-être un pavillon européen) est primordial pour les pays de l'U.E. qui ont la vocation d'assurer une fonction de transit maritime pour la plupart des trafics intercontinentaux à destination de l'Europe. Celle-ci ne pourra à l'avenir réellement s'exprimer qu'à travers des positions communes européennes qui pourront seules peser dans les discussions internationales. Si les pays de l'U.E. n'y prennent pas garde, l'U.E. se trouvera dans la situation paradoxale d'être confrontée comme pays de transit maritime, à des risques croissants liés à l'augmentation forte des trafics, notamment de marchandises dangereuses, et de voir ses moyens politiques et humains d'intervention décliner si l'avenir des flottes des pays de l'U.E. n'est pas assuré. L'existence d'un pavillon national reste donc une partie intégrante d'une politique de sécurité maritime.

ANNEXE A : ACCORDS REGIONAUX CONCERNANT LES EAUX EUROPEENNES

L'accord de Bonn (1969/1983)³⁷.

Cet accord concerne les actions d'assistance et de sauvetage dites de sécurité secondaire. Il s'applique à la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du Nord par des hydrocarbures (Bonn, 1969) et des arrangements techniques (1972). Le premier accord de Bonn a été conclu en 1969. Il avait pour but d'encourager les états de la mer du Nord à améliorer en commun leurs moyens fondamentaux de lutte contre la pollution par des hydrocarbures. L'accord de Bonn actuel (1983) constitue un engagement des états riverains de la mer du Nord ainsi que de la Communauté européenne à assurer une assistance réciproque et une coopération dans la lutte contre la pollution et à exercer une surveillance à titre d'aide à la détection et à la lutte contre la pollution et empêcher les infractions aux réglementations antipollution. Les membres de l'accord de Bonn sont : l'Allemagne, la Belgique, la Communauté européenne, le Danemark, la France, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède. Des représentants de ces autorités contrôlent l'application de l'accord. Les membres de l'accord de Bonn utilisent les compétences de chaque pays pour dresser des plans d'urgence et maîtriser les pollutions. La mer du Nord est divisée en zones dans laquelle la responsabilité et la surveillance des incidents incombent aux divers membres de l'accord de Bonn. Les membres de l'accord de Bonn informent ou alertent les autres membres lorsqu'un accident ou la présence d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses dans la région de la mer du Nord sont susceptibles de constituer une menace grave pour les côtes ou les intérêts connexes de l'autre membre. Ce système d'alerte aux pollutions (Polrep) a été créé par l'accord de Bonn et a été ultérieurement adopté par des accords régionaux analogues dans d'autres régions de la planète. Ces dernières années, l'accent a été mis sur la coordination des opérations de surveillance, notamment sur les possibilités offertes par la surveillance par satellite. Les résultats des opérations de la surveillance aérienne sont jugés tous les ans et sont publiés. Pendant la dernière réunion, en 1999, des parties contractantes à l'accord de Bonn, on a conclu que les parties doivent encore travailler mieux ensemble sur la prévention de pollutions marines. On a également établi les actions suivantes pour le futur :

³⁷ « Accord de Bonn ; prévention des pollutions en mer du Nord », *Cols blues*, n° 2508, novembre 1999, pp. 25

poursuivre les efforts dans un cadre international, discuter les difficultés liées aux chevauchements entre les zones de responsabilité de l'accord de Bonn et les zones économiques de chacun des états, échanger des renseignements concernant la spécificité de la lutte dans chaque pays, renforcer des poursuites à l'encontre des contrevenants et des pollueurs, promouvoir les surveillances aériennes des pollutions, promouvoir les nouvelles techniques de télédétection par satellite et finalement définir une stratégie en matière de lutte contre les pollutions chimiques.

Mémorandum de Paris (1982)³⁸.

Le mémorandum de Paris est un accord de prévention ou de sécurité primaire visant à éviter et à éliminer les accidents. Il a été construit en plusieurs étapes, surtout après l'action prépondérante de la France, victime à l'époque de deux graves catastrophes pétrolières : la marée noire de l'*Amoco Cadiz* (1978) et celle du *Tanio* (1980). Au lendemain de ce second événement, les autorités françaises ont pris l'initiative de convoquer une conférence régionale européenne sur la sécurité maritime. Pendant la même période, en 1981, le Conseil de la CEE adoptait une résolution sur le contrôle de l'État du port demandant notamment aux états membres de participer activement aux travaux de cette conférence régionale de Paris en vue de mettre en place un système coordonné de contrôles en Europe. Le premier juillet 1982 les quatorze pays participants adoptèrent le mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port. Depuis l'accord créant le Mémorandum de Paris de 1982, les ports européens peuvent voir venir de loin ces poubelles des mers qui contreviennent aux règles de sécurité. Aujourd'hui les pays signataires sont au nombre de 18 avec l'adhésion de la Pologne en 1992, du Canada en 1993, de la Russie en 1996 et de la Croatie en 1997. Les états qui voudraient faire partie du Mémorandum doivent depuis 1994 respecter un critère géographique précis : être un état côtier d'Europe, du bassin de l'Atlantique Nord ou de l'Amérique du Nord en Europe. D'autres autorités publiques participent aux réunions du comité, comme l'US Coast Guard et l'O.M.I.. Le mémorandum de Paris organise une collaboration régionale en vue de renforcer la sécurité maritime, de protéger l'environnement et d'améliorer les conditions de vie à bord des navires. A cette fin, il instaure un contrôle harmonisé des navires étrangers dans les ports en évitant tout détournement de trafic et toute distorsion de concurrence. Ensuite chaque autorité met en œuvre un système efficace de contrôles du port en vue d'assurer que les

³⁸ BOISSON Philippe, *Politiques et Droit de la Sécurité Maritime*, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998, p. 562-570.

navires étrangers visitant les ports seraient conformes aux conventions internationales. Il ne doit pas y avoir de discrimination quant au pavillon. Chaque autorité effectuera un nombre total d'inspections par an correspondant à 25% du nombre estimé de navires étrangers qui sont entrés dans les ports et consulte, coopère et échange des informations avec ses partenaires en vue de poursuivre les objectifs du mémorandum. Il prévoit la mise en place d'une structure institutionnelle légère qui se compose d'un comité, d'un secrétariat (basé à Rijswijk, près de La Haye aux Pays-Bas) et d'un centre informatique. Le comité se réunit une fois par an et veille à promouvoir l'harmonisation des procédures de contrôles. Le système d'information est géré en France par le Centre Administratif des Affaires Maritimes (CAAM) de Saint-Malo. Il a pour objectif premier d'offrir aux inspecteurs les moyens de choisir en toute connaissance de cause les navires qu'ils vont visiter et de stocker les comptes rendus de leurs propres visites. Le système d'information permet, en effet, de connaître l'historique de chaque navire. Vingt-cinq informaticiens travaillent à mettre en ordre les conclusions des inspections menées quotidiennement dans les pays partenaires. Il en résulte des statistiques sur le niveau de complaisance de certains pavillons, sur les performances des sociétés de classification ou sur les états qui ne réalisent pas les quotas d'inspections auxquels ils s'étaient engagés. C'est d'ailleurs le cas de la France, qui, faute d'inspecteurs en nombre suffisant, ne parvient à contrôler que 13% des navires, alors que la norme est donc de 25%. Depuis mai 1998, une base de données simplifiée est disponible gratuitement sur Internet (www.equasis.org). Quel est l'âge du navire ? Combien de fois a-t-il changé de pavillon, de nom ? Combien de temps a-t-il été retenu dans un port européen ? L'armateur possède-t-il d'autres navires que celui-là ? Réunis, tous ces indices permettent, a priori, d'imaginer à quelle sorte de vaisseau on a affaire. Reste aux inspecteurs à vérifier. Le Mémorandum ne crée pas de nouvelles normes techniques mais marque la volonté commune des signataires de voir appliquer strictement les conventions pertinentes et met en place les moyens pour y parvenir. L'inconvénient majeur de la formule est son absence de force obligatoire. Le Mémorandum ne peut ni engager la responsabilité de l'état, ni faire l'objet d'un recours juridictionnel en cas de manquement. Concernant la valeur du Mémorandum, on peut malheureusement constater que les mécanismes de contrôle mis en place n'avaient pas eu un effet dissuasif à l'égard des navires inférieurs aux normes qui continuaient de fréquenter les ports européens. Ensuite il existe une absence d'uniformité dans les pratiques de chaque État du port. Cette disparité se manifestait en particulier au niveau des sanctions en cas de non-respect des normes. Les Pays-Bas, par exemple, avaient connu en 1996 un taux d'immobilisation des navires en escale dans leurs ports 70 fois supérieur à celui de l'Italie. Puis, en matière de contrôles, certaines autorités privilégiaient la quantité à la qualité : les navires à risques ne

faisaient pas toujours l'objet d'une inspection plus attentive. Enfin, le Mémorandum n'avait pas de force juridique obligatoire : il ne disposait d'aucun moyen de contrainte à l'encontre des autorités qui ne respectaient pas leurs engagements. En réponse à des critiques, l'U.E. a mis en place une communautarisation du Mémorandum et a adopté, en 1995, une directive concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports ou des eaux de la Communauté, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires. Son but est d'améliorer les mécanismes du Mémorandum dans le cadre communautaire en les rendant uniformes et obligatoires pour les 15 état membres. Le Mémorandum n'est pas un accord figé. Cet instrument peut être modifié par les conférences ministérielles et par le Comité du MOU. Parmi les transformations les plus importantes, adoptées en 1996, il convient de mentionner le ciblage des navires et la publication des listes noires.

Services de trafic maritime (S.T.M.).

Dans la mer du Nord et dans la Manche il existe plusieurs Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), qui dépendent du ministère chargé de la Mer. Par exemple, ceux de Gris-Nez, Jobourg et Corsen surveillent la circulation des navires dans les dispositifs de séparation de trafic (D.S.T.) du Pas-de-Calais, des Casquets et d'Ouessant et leurs abords. Ils sont plus spécialement chargés des recherches et du sauvetage en mer. Ils assurent la surveillance de la navigation des navires transportant hydrocarbures et substances dangereuses, qui doivent annoncer leur passage (compte rendu du navire) et signaler leurs avaries. Considérés par ailleurs comme des services de trafic maritime côtiers (S.T.M.), plus connus sous l'appellation VTS (Vessel Traffic system) au sens des règles de l'Organisation maritime internationale (O.M.I.), ils diffusent, dans leur zone, toutes informations de sécurité (avis aux navigateurs, météo, etc.) pour faciliter la navigation. Ils répondent à toutes demandes des navires, relèvent les infractions aux règles de la navigation commises dans les eaux territoriales [procès-verbaux (PV) transmis aux Affaires maritimes pour renvoi devant les tribunaux maritimes commerciaux] ou internationales (PV transmis à l'État du pavillon).

Après le naufrage de l'*Amoco Cadiz* en 1978, plusieurs réglementations ont été adoptées pour renforcer la sécurité. Au lendemain de la catastrophe, la décision a été prise d'éloigner les dispositifs de séparation de trafic en Manche. Ceux-ci avaient en effet placé le pétrolier libérien désamarré trop près du rivage pour éviter d'y être poussé par la force des vents et des courants. En 1979 un nouveau schéma de circulation en Manche est entré en vigueur. Le dispositif de séparation de trafic d'Ouessant comprend aujourd'hui six

secteurs maritimes que sont tenus de respecter tous les navires qui fréquentent ces environs. Désormais, dans ce dispositif, seul le rail montant à une distance de 5 à 8 milles de l'île d'Ouessant ainsi qu'une partie de la première zone de séparation se trouve dans la mer territoriale.

Le système MAREP.

L'un des systèmes de comptes rendus les plus connus est le système MAREP établi par une entente franco-britannique sur la sécurité de la navigation en Manche. Entré en vigueur le 1er janvier 1979 et promulgué par l'O.M.I., cet accord vise les navires transportant des marchandises dangereuses et des hydrocarbures d'une jauge égale ou supérieure à 1600 tonnes. Ceux-ci doivent indiquer leur position, leur vitesse et leur direction, à l'entrée des dispositifs de séparation de trafic de Douvres et des Casquets. Les capitaines doivent rendre compte aux autorités maritimes de toutes les avaries survenues et indiquer la nature de la cargaison. Fondée sur une participation volontaire des navires circulant en Manche, la procédure MAREP a donné des résultats intéressants en matière de sécurité. Son efficacité se trouve cependant limitée par le caractère non obligatoire des mesures de contrôle. Une enquête menée par les gardes côtes britanniques en octobre 1993 a montré que seulement 10% des navires traversant le détroit prenaient contact avec les stations côtières. Le système MAREP a été étendu en novembre 1993 côté britannique à tous les navires de plus de 300 tonnes, quelle que soit la cargaison qu'ils transportent. Dans le même temps, l'O.M.I. a recommandé l'extension de ce système à d'autres zones maritimes au large des côtes du Royaume-Uni. Les pétroliers chargés, naviguant dans ces zones à éviter, sont tenus de faire des comptes rendus à une station terrestre au moins une heure avant le moment où ils vont entrer dans la zone en question et lorsqu'ils la quittent.

ANNEXE B : ABBREVIATIONS

CAAM	Centre Administratif des Affaires Maritimes
COLREG	Collisions Regulation
CROSS	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DST	Dispositifs de Séparation de Trafic
Evp	Equivalent Vingt Pieds
MARPOL	Marine Pollution
Mt/an	Millions tonnes par an
OPA	Oil Pollution Act
OILPOL	Oil Pollution Convention
OMI	Organisation Maritime Internationale
PNUE	Plan des Nations Unies pour l'Environnement
POLREP	Pollution reporting
SOLAS	Safety of Life at Sea
STM	Services de Trafic Maritime
STWC	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
Tpl	Tonne de Port en Lourd
UE	Union européenne
ULCC	Ultra Large Crude Carrier
VLCC	Very Large Crude Carrier
VTMIS	Vessel Traffic Management Information System
VTS	Vessel Traffic Systems

ANNEXE C: ILLUSTRATIONS

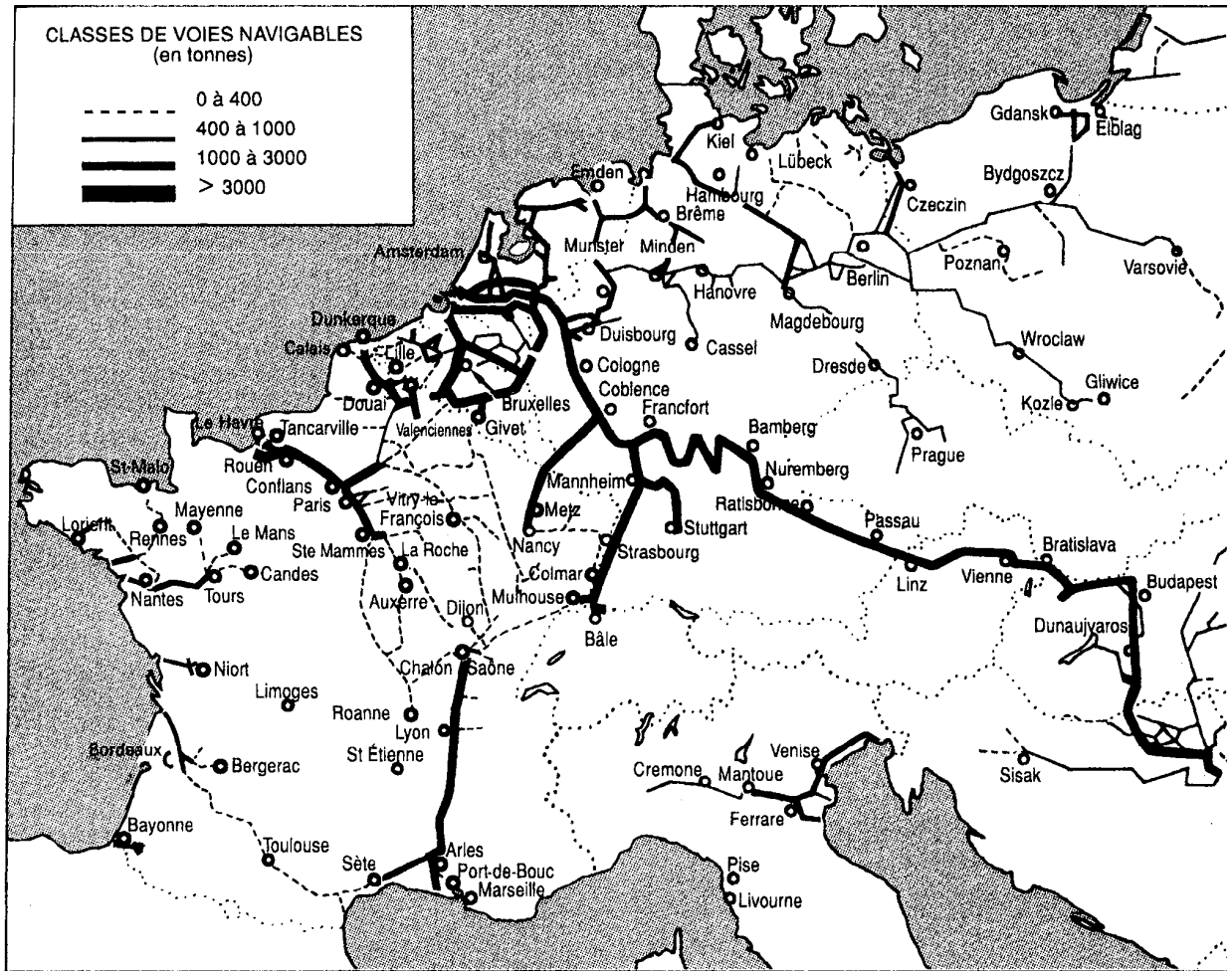


Figure 1. Les voies navigables en Europe.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- BOISSON Philippe, *Politiques et Droit de la Sécurité Maritime*, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998.
- CHAUPRADE Aymeric, *Introduction à l'analyse géopolitique*, Paris, Ellipses, 1999.
- COUTAU-BÉGARIE, *Traité de stratégie*, Paris, Économica, 1999.
- DUJARDIN Bernard, *Les flottes marchandes dans les enjeux stratégiques*, La Revue Maritime, 1995, pp. 4-14
- PAPON Pierre, *Le sixième continent géopolitique des océans*, Paris, Edition Odile Jacob, 1996.
- SIMONNET Raymond, « Les transports maritimes », pp. 109-123 dans « *La politique maritime de l'Union Européenne* » (colloque de Toulon 29-30 avril 1997), ADDIM, 1998.
- VIGARIE André, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, 1995.

Dictionnaires

- COOPER Alistair D, *Le grand atlas de la mer*, Times book limited (Encyclopaedia Universalis France S.A.), Londres, 1989.
- LACOSTE Yves, *Dictionnaire géopolitique*, Flammarion, Paris, 1995
- FREMY, Dominique et Michèle, *QUID 2001*, Edition Robert Farront, Paris, 2000

Articles de périodiques

- « Accord de Bonn ; prévention des pollutions en mer du Nord », *Cols blues*, n° 2508, novembre 1999, pp. 25
- BERLET (Capitaine de corvette) Edouard, « Pour une communauté maritime et portuaire unie », *La Revue maritime*, septembre 2000, p. 16-17

Articles de presse

- CASSEN Bernard, *Redécouvrir les atouts du cabotage maritime*, Le Monde diplomatique, janvier 1998
- HOPQUIN Benoît, *La France souhaite généraliser le fichage des navires*, Le Monde, 30 décembre 1999
- GROSRICHARD François, *Le transport maritime mondial connaît une véritable euphorie*, Le Monde, 28 août 2000
- GAYSSOT Jean-Claude, *Transports : de nouveaux enjeux de société*, Le Monde, 14 septembre 2000
- GROSRICHARD François et HOPQUIN Benoît, *Sécurité maritime, la Commission dénonce les pétroliers*, Le Monde, 15-16 octobre 2000
- BUCHET Christian, *Il faut sauver le sixième continent*, Le Nouvel Observateur, novembre 2000, PP. 108-110.
- GROSRICHARD François et HOPQUIN Benoît, *Le naufrage du « Ivoli-Sun relance la polémique sur la sécurité maritime*, Le Monde, 2 novembre 2000.
- GROSSETETE Françoise, *L'Europe doit protéger ses mers*, Le Figaro, 2 novembre 2000
- AUBERT Lionel, *Réglementation maritime : les vrais scandales*, Le Journal du Dimanche, 5 novembre 2000
- RIVAIIS Rafaële, *Les eurodéputés attentifs à la sécurité maritime*, Le Monde, 21 novembre 2000
- GELIE Philippe, *La Commission veut renforcer la sécurité maritime*, Le Figaro, 7 décembre 2000

Rapports

- Livre blanc des armateurs : reformer le pavillon français pour plus de compétitivité et plus d'emploi*, CCAF (Comité Central des Armateurs de France), octobre 1999.
- « *Review of Maritime Transport 1999 ; Summary of main developments* », UNCTAD, 2000
- Livre vert relatif aux ports et aux infrastructures maritimes*, Commission européenne, 1997

Sites internet

www.ccaf.asso.fr (Armateurs de France)

www.europe.eu.int (UE)

www.europe.eu.int/comm/transport (statistiques concernant le transport)

www.imo.org (Organisation Maritime Internationale)

www.portmanagement.com (Informations sur des ports maritimes)

www.senat.fr (Sénat français)

www.stars.coe.fr (Conseil de l'Europe)

www.un.org (ONU)

www.unctad.org (UNCTAD)

www.imo.com (Organisation Maritime Internationale)