

OPENING OF THE SEMINAR

Welcome addresses

Mr Gilles Vincent



Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Je suis très heureux d'être aujourd'hui parmi vous pour participer à l'ouverture de ce colloque. Il s'agit du premier événement de cette importance organisé dans le cadre de notre nouveau programme de coopération communautaire adopté en décembre 2000.

Si l'ensemble des événements organisés cette semaine témoigne de la dimension internationale de conséquences de l'accident de l'Erika, la dimension européenne de cette catastrophe nous est apparue immédiatement.

Dès les premières heures qui ont suivi le naufrage, la Commission a établi un contact avec les autorités françaises. Ce contact a ensuite été maintenu tout au long des opérations.

Très vite, un membre de la Task Force communautaire, le Capitaine Schroh pour ne pas le nommer, a été mis à disposition des autorités françaises pour faciliter la liaison entre le commandement opérationnel et les navires de dépollution envoyés par plusieurs Etats membres.

Un peu plus tard, à la demande des autorités françaises, un rapide inventaire des disponibilités en barrières flottantes et en moyens d'assistance pour les oiseaux mazoutés a été dressé.

26 Kms de "booms/barrages flottants" disponibles dans 11 pays européens ont ainsi été répertoriés et mis en "stand-by" au cas où les autorités françaises en auraient eu besoin.

Dans les semaines qui ont suivi, trois experts européens ont été mis à disposition pour aider à trier et évaluer les innombrables offres de services, de produits et d'équipements faites à la France pour les opérations de nettoyage.

Dans le même temps, à deux reprises, afin de faire bénéficier de cette expérience les autres Etats membres, des visites d'observateurs coordonnées sur place par le CEDRE, ont été organisées par la Commission.

Enfin, du fait de l'intérêt légitime des autorités concernées de l'ensemble des pays européens concernant le déroulement des opérations, tout au long des mois qui ont suivi et sur base des informations quotidiennes, puis hebdomadaires transmises par les autorités françaises et par le CEDRE, la Commission a régulièrement informé les partenaires européens de la France sur l'évolution de la situation.



Le retentissement politique qu'a eu cet accident à Bruxelles et à Strasbourg a également été énorme. Trois commissaires: Madame de Palacio, Madame Wallström et Monsieur Barnier ont tenu à exprimer leur soutien en se rendant sur place. Le Parlement européen a de son côté adopté plusieurs résolutions reflétant la sensibilité des élus européens à des événements qui ont eu des conséquences dévastatrices pour les communautés locales directement ou indirectement touchées.

Dans la foulée, la Commission a présenté deux séries de propositions de mesures visant à mettre en place une réglementation beaucoup plus ambitieuse en matière de sécurité maritime. Les fameux paquets Erika I et Erika II, dont l'essentiel a été adopté par les institutions européennes ou est en voie de l'être.

En matière de lutte, dès le début, nous avons compris qu'il s'agirait d'un cas d'anthologie qui allait rouvrir le débat sur tous les aspects de l'intervention.

Le forum de l'OMI qui vient de se clôturer a abordé certains de ces aspects, notamment:

- La récupération en mer des huiles lourdes;
- La détection et la modélisation; ,
- Ainsi que la récupération au fond ou sur épave.

Restent les nombreux aspects concernant la pollution du littoral qui vont être abordés dans le cadre de ce colloque.

Mais je laisserai le soin à Michel Girin et à Christophe Rousseau de vous en dire plus à cet égard.

Au-delà de ce colloque, compte tenu des enseignements très riches que nous devons tirer des conséquences du naufrage de l'Eirka, la Commission a repris plusieurs thèmes spécifiques liés à cet accident parmi les priorités des Appels à propositions qu'elle a successivement organisés en 2000, en 2001 et encore cette année.

C'est ainsi que nous avons organisé le mois dernier, ici même à Brest, avec le Cedre, un atelier sur le suivi écologique et la restauration environnementale à l'occasion duquel entre autres les pollutions du Haeven du Braer, du Sea Empress, de l'Erika et du Baltic Carrier ont été passées en revue. Les conclusions et recommandations issues de cet atelier seront bientôt accessibles sur le "net".

Nous avons également organisé le mois dernier avec ENSACO aux Pays-Bas un autre séminaire qui s'est penché sur les enseignements à tirer des principaux récents accidents, dont bien entendu celui de l'Erika. Là aussi les résultats devraient être bientôt disponibles.

D'autres initiatives sont prévues qui permettront également de partager à l'échelle européenne les leçons de ces accidents sous différents aspects.

Je citerai brièvement, pêle-mêle, :

- Un cours de formation spécialisé sur le régime international de responsabilité et de compensation;
- Un atelier sur le rôle de la Task Force européenne en cas d'urgence;
- Un atelier sur la certification des équipements de lutte;



- Plusieurs ateliers sur les techniques de biorémédiation ou sur le traitement des déchets pollués;
- Un atelier sur la protection des zones aquacoles;
- Une analyse de l'impact environnemental de l'accident du Baltic Carrier;
- Et enfin, deux projets pilotes visant à analyser les différentes options de réponse, d'un point de vue environnemental et économique, en cas de pollution marine accidentelle.
- Il y a également d'autres initiatives dans le "pipeline" mais je m'arrêterai là et si vous souhaitez en savoir plus, n'hésitez pas à consulter notre site ou à me contacter.

Avant de conclure, je souhaiterais revenir sur les propos de Monsieur Maille au sujet de la mise en place d'une coopération entre le Cedre et ses autres homologues européens. Depuis des années, cette question est suivie avec intérêt par la Commission. Elle a fait l'objet d'un échange de lettres avec les autorités françaises. Toutefois, ça n'est pas une question simple: la diversité des structures d'un pays à l'autre est indubitablement une difficulté dont il faut tenir compte dans la recherche de solutions quant à la forme que pourrait prendre la coopération envisagée.

D'un autre côté, c'est évidemment un atout important dans la mesure où cette diversité doit permettre d'enrichir les expériences de chacun. Bien entendu, nous restons à votre écoute et sommes tout à fait disposés à aider le Cedre et ses homologues à rechercher des solutions cohérentes.

En guise de conclusion, je souhaiterais revenir, au-delà des actions planifiées dans le cadre de notre programme, à un exemple concret des fruits de la coopération européenne face à l'urgence; c'est le cas du Baltic Carrier en février 2001. Ainsi à la demande des autorités danoises, deux experts français, Messieurs Bernard LE GUEN et Stéphane LE FLOCH, sortant des chantiers de nettoyage de l'Erika ont été mis à leur disposition.

Les leçons tirées de leurs expériences dans le cadre d'une coopération mettant en cause un produit aux caractéristiques très proches ont ainsi pu être mises à profit.

