

La province bleue

Depuis début décembre 2002, les naufrages du Vicky et du Tricolor ont replacé sous les feux de l'actualité une nécessaire réorganisation de nos approches des questions maritimes, commerciales et environnementales dans la zone littorale dont la Belgique a la charge. Cette zone, grande comme une province, devrait être gérée de manière autonome et centralisée malgré la fédéralisation de l'État.

PAR OLIVIER STEVENS

UN TRAFIC INTENSE, DES CONDITIONS DE MER DIFFICILES

Le Channel, large de dix-sept kilomètres, est le détroit maritime le plus fréquenté du monde: cinquante bateaux s'y croisent chaque jour, dont cinquante déclarent transporter une cargaison dangereuse, des hydrocarbures, du gaz ou des substances radioactives. Tout proche, Rotterdam est le premier port commercial au monde. À l'embouchure de l'Escaut, Anvers est parmi les premiers en Europe. S'ajoute à cela un trafic passager intense sur les ferries effectuant la liaison entre l'Angleterre et le continent, France, Belgique et Pays-Bas.

Au quartier général national de la marine belge de Zeebrugge, la

crainte d'une collision fatale est omniprésente. Le pire: un pétrolier et un ferry. Dans la base, l'état-major, les services de soutien à la flotte et le centre de compétence logistique œuvrent quotidiennement à apporter les réponses les plus modernes et les plus appropriées aux problèmes que posent la surveillance de cette zone ainsi que les autres objectifs et missions de la marine belge.

La passe maritime de la sortie de la Manche et de l'entrée en mer du Nord est réputée pour être parmi les plus difficiles au monde en hiver.

Nombre de capitaines de bateaux de pêche sur nos côtes peuvent en témoigner. Dans de telles conditions, les hommes restent à la merci du moindre défaut de matériel, de la

moindre avarie. De cela naît peut-être la solidarité tacite et presque silencieuse des gens de mer, tous métiers confondus. Dans les conditions d'urgence d'abord, qu'illustrent les événements les plus récents.

Depuis 1951, il y a eu vingt-six accidents de pétroliers en Manche.

Conçu sur le modèle du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) Gris-Nez, qui fut créé en France en 1985 après la catastrophe de l'Amoco Cadiz et est chargé entre autres de l'identification systématique du fret des navires commerciaux à des fins de prévention des risques de pollution, le M.R.C.C. (Marine Rescue and Coordination Centre) d'Ostende dispose de trois bateaux de sauvetage couvrant sa zone. Ils sont à quai à Nieuport, Ostende et Zeebrugge. Prêts à prendre la mer à tout moment.

Ce dispositif est complété par les hélicoptères Seaking de la base aérienne de Coxyde et par un remorqueur de navires de gros tonnage, en garde permanente à Ostende.

Structure fédérale oblige, le M.R.C.C. fonctionne sous la tutelle de la Région flamande. Il coordonne les sorties courantes de sauvetage en mer et s'occupe par ailleurs du balisage et de la signalisation de la zone maritime dévolue à la Belgique.

Naturellement, au niveau européen, la coopération pour la couverture de la zone est intense. Le Cross Gris-Nez couvre l'espace partant du cap d'Antifer, à l'embouchure de la Seine, jusqu'à notre frontière. Il s'agit du trafic montant vers la Belgique, le delta du Rhin, de la

Meuse et de l'Escaut, Anvers, Rotterdam puis l'Europe du Nord, Hambourg et la Baltique.

De l'autre côté du Channel, le M.R.C.C. de Douvres s'occupe du flux descendant vers les Cornouailles et le légendaire rail d'Ouessant. Il s'agit de gérer également les flottilles de pêche, qui fréquemment ne se soucient guère des routes maritimes obligatoires et pour cause: les bancs de poissons les ignorent, eux aussi!

Chaque bateau est suivi par radar. L'inertie de certains d'entre eux est très importante. Il leur faut parfois mille-six-cents mètres pour s'arrêter. En outre, les conditions de recrutement des équipages des navires battant pavillon de complaisance posent le problème de l'incompétence des hommes sur le pont. Même s'il y a parfois à bord d'excellents marins, la rentabilité commerciale, le stress, une difficulté de communication linguistique aggravent souvent les risques d'accident. Si la météo et un brouillard dense s'en mêlent, toutes les conditions sont réunies pour un scénario catastrophe...

Précisons que tous les services sont en contact permanent à cet échelon et qu'il convient de toujours anticiper un problème, le plus en amont possible, dans un esprit d'entraide sans frontières: le temps de la limitation aux eaux territoriales est révolu en ce qui concerne les interventions, exceptées celles d'autorité.

À eux trois, les M.R.C.C. ou Cross français, britannique et belge assurent plus de quatre-mille sorties par an, dont plus de deux-cents pour les seuls services belges.

A ces spectaculaires et parfois médiatiques opérations de secours,

s'additionnent d'autres missions plus laborieuses telles que la surveillance des pêches maritimes: le respect des très controversés quotas européens, ainsi que la détection, techniquement difficile, des dégazages en mer, cyniquement plus rentables aux yeux d'armateurs peu scrupuleux...

UNE STRUCTURE BELGE DE GARDES-CÔTES

Depuis 1999, un groupe de travail œuvre à mettre sur pied une véritable structure de gardes-côtes spécifiquement belge. En effet depuis la signature du traité Unclos III, prélu- de aux lois concernant la protection de l'environnement maritime et la zone d'exclusivité économique de la mer du Nord, il apparait clairement qu'il faut doter la Belgique d'une organisation unique et stable servant de référence sur la portion de mer dont elle s'occupe.

Ce territoire, une zone de trois mille-six-cents kilomètres carrés, est petit mais crucial. Trois parages sont particulièrement dangereux: la zone de séparation du trafic au Westhinder, les approches de Zeebrugge, l'estuaire de l'Escaut.

Sur cet espace, une véritable « province bleue », de la superficie de la Flandre-Occidentale, se croisent, outre les deux rails de navigations maritimes proches des plus grands ports du monde, les intérêts de douze ministères et d'une vingtaine de départements différents.

Avec l'application des deux lois qu'implique le traité Unclos III, le nombre des tâches à assumer a encore augmenté: secours en mer, contrôle du trafic des navires, lutte contre la pollution, information aux

marins, assistance médicale, contrôle des équipages, opérations de police et de douane, contrôle de la pêche, surveillance scientifique et hydrographique, et enfin, cette liste n'étant pas exhaustive, coordination des opérations avec les pays voisins.

Il convient de mettre l'accent sur l'importance des lignes de commandement courtes et sur la coordination. C'est la tâche de Ben Wouters, le président du groupe de travail pour la création d'une unité de « coast guards » belges. Cet homme qui a connu la mer en temps qu'officier au long cours mais croise aussi habilement dans les méandres administratifs et économiques de ce milieu, s'emploie à fédérer les volontés. Avant les réformes constitutionnelles de 1993, seuls deux grands ministères nationaux, la Défense et les Transports, avaient voix au chapitre. Actuellement: vingt-trois.

On y retrouve pêle-mêle: les Affaires économiques, la Santé, les Affaires étrangères, les Douanes, l'Intérieur pour les opérations de police et de protection civile, la direction des Affaires maritimes du ministère des Transports, le département Pêche de l'Agriculture (disposant de sa propre vedette d'intervention... inutilisable par mer agitée), le service fédéral pour les Sciences, les Technologies et la Culture, le ministère de la Justice, six départements de la Région flamande plus les Relations extérieures de la Région wallonne.

Et il n'existe pour ainsi dire qu'une coopération informelle entre tous ces acteurs.

C'est pourquoi une vision et une coordination interdépartementales, pour l'optimisation des moyens dis-

ponibles, ainsi qu'internationales pour remplir les obligations belges à ce niveau sont plus que nécessaires. D'autant que parallèlement à cette inflation des tâches, les budgets gouvernementaux pour les exécuter sont en constante diminution.

Les « coast guards » devraient former, à terme, l'organisation centralisant les responsabilités et les moyens aujourd'hui dispersés de ces différents acteurs. Difficile mission : il s'agit d'utiliser les bonnes compétences et d'agir en toutes circonstances dans le respect de la loi et des prérogatives de chacun. Les activités et obligations de l'État belge en mer du Nord sont très hétéroclites. Outre la régulation du trafic, le contrôle des équipages et des cargaisons, la lutte contre la criminalité, la surveillance des frontières, il y a aussi la sauvegarde de l'environnement : les structures offshores, les zones naturelles protégées.

LA PROVINCE BLEUE

Pour le commandant Morris, qui a mis en œuvre la phase II du plan catastrophe en mer du Nord, les récents événements ont été un test grandeur nature prouvant la nécessité d'une structure unique capable de répondre dans l'urgence à toute éventualité.

Dépositaire d'une longue culture maritime, il souligne que, lorsque le moment est grave, il est important de pouvoir identifier à coup sûr la personne idoine dans une chaîne de responsabilité. En un mot : une autorité, un chef. En Belgique, c'est le ministère de l'Intérieur qui est juridiquement responsable des mesures à prendre en cas d'incident majeur en mer et c'est le gouver-

neur de la province de Flandre-Occidentale qui doit organiser un plan d'urgence pour les zones maritimes.

Dans le cadre du plan catastrophe en mer du Nord, la marine a reçu la responsabilité de la lutte contre les pollutions au large. La marine représente aussi la plus haute autorité de l'État sur le lieu de l'incident. Le plus souvent, il s'agira d'empêcher le polluant d'arriver à la côte. Pour préserver la faune, la flore, de nombreux paramètres sont à prendre en compte.

Après une pollution par hydrocarbures, trois phases principales se déroulent : une phase initiale d'extension de la pollution en surface et en profondeur avec une très forte mortalité des organismes vivants. Une phase de stabilisation du niveau de contamination des différents ensembles touchés (eau de mer, roche, organismes vivants) qui peut durer de quelques mois à plus d'un an. Puis enfin une phase de recolonisation et de restructuration des peuplements, aux rythmes variables suivant les ensembles bioclimatiques.

L'organisation pour y faire face existe, la marine ne possède pas encore de moyens propres, mais les moyens nécessaires peuvent être acheminés sur place.

Il faudrait une prise de conscience plus réaliste encore pour, le moment venu, être à même de faire face à ce qui reste toujours un drame écologique.

La Belgique a une culture maritime essentiellement portuaire, mais l'attachement des Belges à la qualité de l'environnement marin est particulièrement vif.

MER DU NORD

La loi sur la création d'une zone économique exclusive a vu le jour, de même que la loi sur la protection de l'environnement marin. Ces lois, une fois traduites en textes, permettront à la Belgique d'exercer dans nos zones maritimes toutes les prérogatives que lui offre le droit de la mer tel que l'a défini la convention de Montego Bay. C'est important.

La zone des bancs, toute proche de la côte, est d'une grande richesse écologique à plus d'un titre. En effet, les bancs protègent le littoral de l'érosion en brisant la forte énergie des vagues et ils constituent un

habitat de prédilection pour quantité d'oiseaux migrateurs. Les eaux côtières belges sont un véritable paradis ornithologique, qui accueille fous de Bassan, pétrels, guillemots ou encore sternes.

La conclusion revient aux professionnels de la mer : c'est grâce à un dialogue honnête et constructif entre les gestionnaires et les utilisateurs de la mer, dans un cadre national et international, qu'ils pourront prévenir une menace toujours possible sur notre environnement.

Olivier Stevens