

COMITÉ SYNDICAL de VIGIPOL

Samedi 17 mars 2007
à 9 h 30
à Brest

L'an deux mille sept, le 17 mars, à 9 heures 30, le **Comité Syndical, légalement convoqué, s'est réuni à Océanopolis à Brest, en séance publique, sous la présidence de Monsieur Pierrick PERRIN.**

ÉTAIENT PRÉSENTS :

– **LE DÉPARTEMENT DES CÔTES D'ARMOR :** Conseil Général 22 ; Kerbors (2) ; Lannion ; Lézardrieux ; Louannec ; Minihiy-Tréguier ; Penvénan ; Perros-Guirec (2) ; Plérin (2) ; Plestin-les-Grèves ; Ploubazlanec ; Plouézec ; Plougrescant (2) ; Ploulec'h ; Plourivo ; Pordic (2) ; Saint Briec (3) ; Trédarzec ; Trédrez-Locquémeau ; Trégastel ; Trévou-Treguignec ;

– **LE DÉPARTEMENT DU FINISTÈRE :** Conseil Général 29 (3) ; Brélès ; Brest (2) ; Brignogan-Plages ; Carantec ; Guisseny ; Île de Batz ; Île Molène ; Île d'Ouessant ; Kerlouan (2) ; Le Conquet ; Locquéolé ; Plouarzel ; Ploudalmézeau ; Plouescat ; Plougasnou (2) ; Ploumoguier ; Porspoder ; Roscoff ; Plounévez-Lochrist ; Saint Pol-de-Léon (2) ; Trébabu ; Tréflez ;

– **COMMUNES EN COURS D'ADHÉSION :** Conseil régional de Bretagne (2) ; Cancale (2) ; Kerlaz ; Le Relecq Kerhuon (2) ; Plouha ; Plouzané ; Saint Lunaire ; Saint Cast-Le-Guildo ; Saint Malo ; Fréhel.

ONT DONNÉ POUVOIR :

BREST	Jacques MAIRE	à	François CUIILLANDRE
CANCALE	Maurice JANNIN	à	Eugène ROUX
CONSEIL GÉNÉRAL 22	Patrick BOULLET	à	Yves LE ROUX
ERQUY	Michel MORGAND	à	Alain GOUZY
FRÉHEL	Annie HOURDIN	à	Gustave HAVY
ÎLE DE BRÉHAT	Yvon COLIN	à	Jeannette ROLLAND
ÎLE MOLÈNE	M-T CALLAC-OLIVIER	à	J-F MASSON
LANILDUT	Jean BARS	à	Jean-Claude JEZEQUEL
LANLOUP	E. LE NERRANT	à	J-C LE GUEN
LANLOUP	Hubert BLANCHARD	à	Paulette RIOU
LANNION	Isabelle METAYER	à	Martine GABORIT
PERROS-GUIREC	Yvon BONNOT	à	Claudine MAHE
PLÉRIN	François COULOMB	à	Benjamin RAMOUL
PLOUBAZLANEC	Yvon RICHARD	à	Ange LE BARS
PLOUESCAT	Jérôme BLONZ	à	Gilbert ROHOU
PLOUÉZOC'H	Romain GUILLOU	à	Franck GENTIL
PLUIDER	Jérôme RONVEL	à	François URIEN

PLOUMILLIAU	Denise GRANJEAN	à	Alain MENOUE
PLOUMOGUER	Jean-Hervé L'HOSTIS	à	Pascal KERVISIC
PLURIEN	Eugène VEILLON	à	Gisèle GUILLOT
TRÉBEURDEN	Yvon LE GUEN	à	Nicole CHAPELAIN
TRÉDREZ	Henri ROGARD	à	Joël LE JEUNE
TRÉGASTEL	L. LE GUILLOUZER	à	Pierrick PERRIN
TRÉGLONOUE	René LE RU	à	Alphonse ARZEL
TRÉGON	J-F MERDRIGNAC	à	Daniel ROYAN
TRÉGUIER	Paul ROCHE	à	Louis LE CORFEC
ST POL-DE-LÉON	Adrien KERVELLA	à	Pierre ROIGNANT

ÉTAIENT ABSENTS : Binic ; Erquy ; Étables-sur-Mer ; Île de Bréhat ; Kerfot ; Lanloup ; Lanmodez ; Morieux ; Paimpol ; Pléneuf-Val-André ; Pleubian ; Pleudaniel ; Plouguiel ; Ploumilliau ; Plurien ; Pontrieux ; Saint Michel-en-Grève ; Saint Quay-Portrieux ; Trébeurden ; Tréduder ; Trégon ; Tréguier ; Trélevren ; Cléder ; Goulven ; Guimaëc ; Henvic ; Lampaul-Plouarzel ; Lampau-Ploudalmézeau ; Landunvez ; Landéda ; Landunvez ; Lanildut ; Lannilis ; Locquirec ; Morlaix ; Plouénan ; Plouézoc'h ; Plougoulm ; Plouguerneau ; Plouguin ; Plouider ; Plounéour-Trez ; Saint Jean-du-Doigt ; Saint Martin-des-Champs ; Saint Pabu ; Santec ; Sibiril ; Tréglonou ; Saint Jean-Trolimon ; Saint Coulomb.



Pierrick PERRIN, Président du Syndicat, souhaite la bienvenue à tout le monde puis passe la parole à François CUILLANDRE, Maire de Brest et Vice-président de Vigipol, pour un mot d'accueil dans ce lieu prestigieux Océanopolis. Il présente également l'établissement géré par la SOPAB, créé en 1990 et agrandi en 2000 avec la création de deux nouveaux pavillons (*polaire et tropical*). Océanopolis est le site payant le plus visité de l'Ouest de la France. Océanopolis permet la découverte des océans d'une façon ludique et scientifique. Une nouvelle extension est actuellement en projet afin d'accueillir des expositions temporaires en collaboration avec Alain BOUGRAIN-DUBOURG.

Après cette présentation, Pierrick PERRIN reprend la parole et expose aux participants l'ordre du jour copieux de ce comité. Toutefois il souhaite, avant de commencer, signaler la présence de nouveaux adhérents. En effet, lors de la précédente assemblée générale, les statuts de Vigipol ont été modifiés afin de pouvoir accueillir de nouvelles collectivités adhérentes. Il s'agit de : Cancale, Fréhel, Kerlaz, Le Relecq-Kerhuon, Plouha, Plouzané, Saint Cast-le-Guildo, Saint Coulomb, Saint Jean-Trolimon, Saint Lunaire, Saint Malo.

Il y a aussi le Conseil régional de Bretagne aujourd'hui représenté par Janick MORICEAU, Vice-présidente chargée de la Mer. En effet, la région a confirmé sa volonté d'adhérer à Vigipol même si elle souhaite attendre la fin des audiences du procès Erika pour la concrétiser (*car l'action de chacun des protagonistes dans ce dossier doit rester cohérente*). Il avait précédemment été question de l'adhésion du Conseil général d'Ille-et-Vilaine ; sa décision est d'attendre que les communes littorales du département aient adhéré à Vigipol avant de s'engager lui-même. Cela semble bien engagé, il ne devrait donc pas y avoir de problème. Monsieur PERRIN souhaite donc la bienvenue aux nouveaux adhérents : grâce à eux, le syndicat sera encore plus fort qu'avant ce qui est important pour mener à bien nos actions.

Pierrick PERRIN informe également les membres de Vigipol que le Conseil général de la Manche a présenté une demande d'adhésion. Cette demande dépasse notre territoire traditionnel de compétence qu'est la Bretagne Nord, d'où peut-être des problèmes de dénomination, mais cette question sera abordée tout à l'heure. Il semble a priori qu'il n'y ait pas de difficulté à accepter la partie Ouest du département de la Manche (*c'est-à-dire jusqu'à Cherbourg*) Pour les autres communes littorales du département de la Manche, nous les encouragerons à se fédérer avec les communes littorales de Basse-Normandie pour former une structure analogue à la nôtre.

Le Président ouvre la 1^{ère} séance du Comité syndical

1. DÉBAT D'ORIENTATION BUDGÉTAIRE :

Pierrick PERRIN rappelle qu'en 2001, au moment de la prolongation des activités du syndicat, l'objectif avait été d'équilibrer les charges fixes de fonctionnement avec les recettes fixes (*les cotisations*), dans les 10 années à venir.

1.1. Situation actuelle : le Compte Administratif 2006

Les dépenses fixes de fonctionnement se sont élevées à 122 548 € (*principalement les charges de personnel*) et les recettes fixes à 72 817 € (*cotisations*). L'équilibre n'est pas encore tout à fait atteint mais nous n'en sommes pas loin. Pour 2007, il faudra ajouter les cotisations des nouvelles communes adhérentes ainsi que la cotisation du Conseil régional de Bretagne (30 000 €) et celle du Conseil général de la Manche (15 250 €) ce qui couvrira les dépenses de fonctionnement du syndicat.

NB : la Région Bretagne n'est pas exonérée de la cotisation due au titre de l'année 2006 puisque son adhésion est reportée à sa demande. Ce versement se fera toutefois sous la forme d'un concours financier pour les études menées par Vigipol dans le cadre du procès Erika.

En ce qui concerne le fonds de réserve, on constate qu'il a peu varié entre 2005 et 2006 puisqu'il n'a fallu prélever que 2 000 € pour équilibrer le budget.

NB : il n'est pas tenu compte ici des recettes escomptées dans les procès pour rejet illicite en mer en cours de jugement car il est difficile d'en évaluer le montant à l'avance.

Il est à noter qu'il y a un excédent des recettes variables (*liées à l'activité du syndicat*) = 148 316 € par rapport aux dépenses d'activité = 98 539 €. Cet excédent permet de combler le déficit engendré par les charges fixes, c'est pourquoi le fonds de réserve n'a quasiment pas été sollicité cette année. L'objectif fixé en 2000 sera donc atteint trois ans avant l'échéance fixée (*dix ans*).

1.2. Présentation du Budget Primitif 2007

Les dépenses fixes de fonctionnement prévues pour 2007 sont de 165 100 €. Il y a une forte augmentation par rapport à 2006 du fait :

➤ du changement de statut de Sophie BAHÉ au sein de Vigipol : actuellement doctorante sous convention, le bureau syndical propose de l'embaucher en CDD à compter du 1^{er} mai (*fin de sa convention avec Vigipol*) jusqu'au 31 décembre 2007 pour achever les travaux en cours (*plan Polmar Terre, plan Infra Polmar et programme européen EMDI*) ;

➤ d'une régularisation de régime indemnitaire au profit de Claire LAHOUGUE suite à une erreur de calcul du Centre de Gestion. L'opération de rattrapage se répercute sur le budget 2007 sous forme d'arriérés de paiement.

Il y a un déficit de charges de fonctionnement de 40 000 €. Toutefois, les recettes attendues en 2007 sont supérieures à celles de 2006 : 124 155 €. Gardons en mémoire que plusieurs dépenses exceptionnelles imputées en 2007 ne seront pas renouvelées par la suite, sauf décision d'embauche de personnel supplémentaire.

Les dépenses variables sont estimées à 176 300 € en 2007. Il y a un écart important entre les dépenses de 2006 et le prévisionnel de 2007 du fait de la proposition d'investissement financier dans le cadre du procès Erika. Vigipol est, en effet, partie civile dans ce procès. C'est une tribune pour faire entendre la voix du syndicat et pour faire valoir ses objectifs de prévention des risques maritimes. Il est vrai que nous ne sommes pas beaucoup passés à la télévision, mais il y a beaucoup de parties civiles et la concurrence est importante. Par contre, le syndicat a eu une présence forte dans la presse écrite et à la radio. Les prévisions financières pour cette opération sont de 30 000 € (*frais d'avocat*) auxquels s'ajoutent 15 000 € (*frais de missions*) puisque Vigipol est représenté aux audiences par Jacques MANGOLD assisté de trois étudiantes de la Faculté de droit de Nantes qui travaillent bénévolement pour Vigipol (*excepté les frais de déplacement, restauration et hébergement*). Ces étudiantes sont chargées de faire une synthèse des audiences et une chronique quotidienne mise en ligne sur le site Internet de Vigipol (*www.vigipol.com*). Cela représente donc un investissement global de 50 000 € au maximum, ce qui explique la forte augmentation des dépenses, d'autant que le retour sur investissement est difficile à prévoir. En effet, s'il y a condamnation d'une personne solvable, on peut au moins espérer obtenir une indemnisation correspondant au montant

des dépenses engagées. Jacques MANGOLD explique que les frais liés au procès ont été inscrits de manière claire dans le budget afin de faire un bilan financier précis à la fin de cette procédure. Pierrick PERRIN remarque que, comme les budgets annexes pour les communes, c'est plus clair.

Les recettes d'activité s'élèvent à 110 050 € dont une subvention de 30 000 € du Conseil régional de Bretagne correspondant à la cotisation non-versée en 2006.

Le Président demande s'il y a des questions ou des remarques sur ces différents éléments budgétaires. Tout le monde semble d'accord avec ces chiffres.

Ouverture de la 2^{ème} séance du Comité syndical

2. APPROBATION DU COMPTE ADMINISTRATIF 2006 :

Monsieur PERRIN propose que Monsieur Alain CADEC préside la séance pour la partie relative à l'approbation de ce compte, ne pouvant lui-même légalement être présent lors du vote. L'assemblée approuvant à l'unanimité cette désignation, Alain CADEC est désigné secrétaire de séance.

Pierrick PERRIN présente le Compte Administratif 2006 dont les principaux postes sont résumés ci-dessous :

SECTION DE FONCTIONNEMENT

DÉPENSES	PRÉVUES	RÉALISÉES
011 - Charges à caractère général	123 750	119 619,11
012 - Charges de personnel et frais assimilés	84 400	82 242,94
65 - Autres charges de gestion courante	20 000	16 155,60
67 - Charges exceptionnelles	586 693,88	3 070,82
67 - Dépenses imprévues	1 000	
023 - Virements à la section investissement	10 000	17 795,38
TOTAL DEPENSES	815 843,88	238 883,85
RECETTES		
74 - Dotations et participations	102 817,41	77 817,41
75 - Autres produits de gestion courante		
76 - Produits financiers	10 000	12 037,66
77 - Produits exceptionnels	70 050	131 279,73
Opérations d'ordre		14 895,38
TOTAL RECETTES	182 867,41	236 030,18
Résultat de clôture de l'exercice		- 2 853,67
002 Résultat de fonctionnement reporté		642 976,47
Résultat de clôture cumulé		640 122,80

Remarque : on constate que les dépenses de fonctionnement réalisées sont de 238 883,85 € alors que le prévisionnel était de 810 843,88 €. Cela s'explique par la présence du fonds de réserve (586 693,88 €) en charges exceptionnelles.

SECTION D'INVESTISSEMENT

DÉPENSES		PRÉVUES	RÉALISÉES
20 - Immobilisations incorporelles		500	
21 - Immobilisations corporelles		9 500	3 377,71
Total dépenses réelles d'investissement		10 000	3 377,71
040 opérations d'ordre entre sections			14 895,38
Total dépenses d'ordre			14 895,38
TOTAL DEPENSES EXERCICE		10 000	18 273,09
RECETTES		PRÉVUES	RÉALISÉES
20 - Immobilisations incorporelles			17 795,38
Total recettes réelles d'investissement			17 795,38
1068 Excédents de fonctionnement capitalisés		31 699,77	31 699,77
Total recettes d'ordre		31 699,77	31 699,77
021 Virement de la section de fonctionnement		12 900,00	
TOTAL RECETTES EXERCICE		44 599,77	49 495,15

Pierrick PERRIN laisse la place à Alain CADEC pour le vote du Compte Administratif. Le Président quitte la salle. Alain CADEC soumet le Compte Administratif 2006 au vote : il est adopté à l'unanimité des délégués présents ou représentés.

3. AFFECTATION DU RÉSULTAT 2006 :

Il est donné lecture de la délibération :

Concernant l'approbation du Compte Administratif dressé par Monsieur Pierrick PERRIN, ordonnateur.

La Commission administrative, réunie sous la présidence de Monsieur Alain CADEC,

Après s'être fait présenter les budgets primitifs et supplémentaires de l'exercice 2006 et les délibérations modificatives qui s'y rattachent, les titres définitifs des créances à recouvrer, le détail des dépenses effectuées et celui des mandats délivrés, les bordereaux de titre de recettes, les bordereaux de mandats, le compte administratif dressé par l'ordonnateur accompagné du compte de gestion du receveur ;

Considérant que Monsieur Pierrick PERRIN, ordonnateur, a normalement administré, pendant le cours de l'exercice 2006, les finances du Syndicat mixte en poursuivant le recouvrement de toutes les créances et en n'ordonnant que les dépenses justifiées ;

Procédant au règlement définitif du budget 2006, propose de fixer comme suit les résultats des différentes sections budgétaires :

N°	Subdivisions	Résultat à la clôture de l'exercice précédent		Opérations de l'exercice		Résultats 2006 de l'exercice	Résultats de clôture
		Déficit	Excédent	Mandats émis	Titres émis		
85	Section de fonctionnement		642 976,47	238 883,85	236 030,18	- 2 853,67	640 122,80
06	Section d'investissement		31 699,27	18 273,09	49 495,15	31 222,06	- 477,71
	TOTAUX						639 645,09

Approuve l'ensemble de la comptabilité d'administration soumise à son examen,

Décide d'affecter le résultat d'exploitation comme suit :

- en section d'investissement au compte 1068 : 10 477,71 €
- en section de fonctionnement : 629 645,09 €

Déclare toutes les opérations de l'exercice 2006 définitivement closes et les crédits annulés.

Cette délibération est adoptée à l'unanimité des délégués présents ou représentés.

4. APPROBATION DU COMPTE DE GESTION DU TRÉSORIER :

Concernant l'approbation du compte de gestion de Monsieur BERTHEUIL, receveur, qui n'est pas présent ce jour,

Le Comité syndical, réuni sous la présidence de Monsieur Pierrick PERRIN,

Après s'être fait présenter le budget primitif de 2007 et les décisions modificatives qui s'y rattachent, les titres définitifs des créances à recouvrer, le détail des dépenses effectuées et celui des mandats délivrés, les bordereaux de titre de recettes, les bordereaux de mandats, le compte de gestion dressé par le receveur accompagné des états de développement des comptes-tiers, ainsi que l'état de l'actif, l'état du passif, l'état des restes à recouvrer et l'état des restes à payer,

Après avoir entendu et approuvé le compte administratif de l'exercice 2006,

Après s'être assuré que le receveur a repris dans les écritures le montant de chacun des soldes figurant au bilan de l'exercice 2006, celui de tous les titres de recette émis et celui de tous les mandats de paiement ordonnancés et qu'il a procédé à toutes les opérations d'ordre qu'il lui a été prescrit de passer dans ses écritures,

Considérant que les opérations sont régulières et justifiées,

Déclare que le compte de gestion dressé pour l'exercice 2006 par le receveur, visé et certifié conforme par l'ordonnateur, n'appelle ni observations ni réserves de sa part.

Le Compte de gestion est approuvé à l'unanimité des délégués présents ou représentés qui ont signé au registre des délibérations.

5. VOTE DU BUDGET PRIMITIF 2007 :

Pierrick PERRIN présente la proposition de budget établie pour l'année 2007 :

SECTION DE FONCTIONNEMENT

DÉPENSES	PROPOSITION	VOTE
011 - Charges à caractère général	209 950	209 950
012 - Charges et frais de personnel	108 400	108 400
65 - Autres charges de gestion courante	20 000	20 000
67 - Charges exceptionnelles	3 100	3 100
022 - Dépenses imprévues		
023 - Virement à la section d'investissement (opération d'ordre)		
TOTAL DÉPENSES	341 450	341 450
RECETTES		
70 - produits des serv. Du domaine	4 500	4 500
74 - Dotations et participations	79 405,00	79 405,00
76 - Produits financiers	10 000	10 000
77 - Produits exceptionnels	70 050	70 050
SOUS-TOTAL	163 955	163 955
002 - excédent de fonctionnement reporté	629 645,09	629 645,09
TOTAL RECETTES	793 600,09	793 600,09

SECTION D'INVESTISSEMENT

DÉPENSES	PROPOSITION	VOTE
20 - Immobilisations incorporelles	500	500
21 - Immobilisations corporelles	9 500	9 500
001 – Déficit investissement reporté	477,71	477,71
TOTAL	10 477,71	10 477,71
RECETTES		
1068 – Excédent fonctionnement	10 477,71	10 477,71
021 - Virement de la section fonctionnement		
TOTAL	10 477,71	10 477,71

Pierrick PERRIN demande s'il y a des questions concernant cette proposition de budget.

▪ Jacques LE GUEN, Député du Finistère, délégué de Plounévez-Lochrist, souhaite savoir pourquoi les charges à caractère général passent de 119 619 € en 2006 à 209 950 € en 2007.

Jacques MANGOLD explique que cette augmentation est essentiellement due aux frais engagés dans le cadre des procédures Erika et Prestige. Pierrick PERRIN précise qu'il a en effet été prévu 5 000 € au budget pour le procès Prestige au cas où il débiterait en 2007. Toutefois, Vigipol n'est pas en première ligne dans ce dossier ; ce sont surtout les communes de la façade Atlantique et le Syndicat Mixte des Landes qui sont les têtes de file.

En ce qui concerne les charges liées au procès de l'Erika, il ne faut pas oublier que, en cas de condamnation d'un coupable solvable, nous serons remboursés au minimum des frais de justice engagés, c'est-à-dire nos frais d'avocat.

Pierrick PERRIN demande s'il y a des objections à ce que le syndicat este en justice dans le cadre du dossier Erika. Il n'y a aucune objection.

▪ Un délégué demande pourquoi les dépenses « eau/électricité » passent de 41 € en 2006 à 2 500 € en 2007.

Pierrick PERRIN explique que les locaux du syndicat, propriété de France Telecom, n'avaient pas de compteurs individuels. Or ces locaux ont été vendus à la Communauté d'agglomération de Lannion qui a raccordé les locaux au réseau de distribution d'eau et d'électricité. C'est pourquoi nous devons désormais nous acquitter de nos consommations d'eau et d'électricité.

▪ Patrick APPERE, délégué de Brest, note qu'il n'y a pas d'équilibre entre la section d'investissement et la section de fonctionnement.

Monsieur PERRIN explique que c'est normal car on vote un budget en suréquilibre. René LOPEZ, délégué de Plestin-les-Grèves, ancien trésorier général, précise qu'il est possible de présenter un budget en déséquilibre à condition qu'il soit excédentaire.

Pierrick PERRIN soumet le Budget Primitif 2007 au vote.

Considérant

- les propositions budgétaires résumées par les principaux comptes indiqués ci-dessus,
- les orientations budgétaires définies pour l'année 2007.

Décide :

- d'approuver les propositions de dépense et recette des sections de fonctionnement et d'investissement pour l'année 2007.

Pas d'objection ni d'abstention,

Cette délibération est donc approuvée à l'unanimité des membres présents ou représentés.

6. VOTE DES DÉLIBÉRATIONS

➤ ACTUALISATION DE LA DÉLIBÉRATION DU RÉGIME GÉNÉRAL INDEMNITAIRE :

L'actuelle délibération régissant le régime indemnitaire applicable aux agents du Syndicat Mixte date du 6 juillet 2002. Il est nécessaire de la clarifier et de l'actualiser, notamment pour permettre aux agents de catégorie C de bénéficier des avantages acquis.

Monsieur PERRIN donne lecture de la nouvelle délibération :

Le Comité syndical,

- VU la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires (article 20 notamment) ;
- VU la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale (notamment l'article 88) ;
- VU le décret n°2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires (JO du 15/01) ;
- VU le décret n° 2002-61 du 14 janvier 2002 relatif à l'indemnité d'administration et de technicité (JO du 15/01) ;
- VU le décret n° 2002-63 du 14 janvier 2002 relatif à l'indemnité forfaitaire des services déconcentrés (JO du 15/01) ;
- VU le décret 97-1223 du 26 décembre 1997 portant création d'une indemnité d'exercice de missions des préfectures ;
- VU le décret 2000-1150 du 22 novembre 2000 complétant et modifiant le décret n° 91-711 du 24 juillet 1991 portant attribution de la nouvelle bonification indiciaire à certains personnels de la fonction publique territoriale;
- VU l'arrêté du 14 janvier 2002 fixant les montants de référence de l'indemnité d'administration et de technicité (JO du 15/01)
- VU l'arrêté du 14 janvier 2002 fixant les montants moyens annuels de l'indemnité forfaitaire pour travaux supplémentaires des services déconcentrés (JO du 15/01)
- VU la délibération du Comité syndical en date du 6 juillet 2002 fixant le régime indemnitaire attribué aux agents du Syndicat de Protection du littoral breton ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 : Indemnité d'administration et de technicité

IAT				
CADRE D'EMPLOI	GRADE	CŒFFICIENT 1 (taux moyen annuel de base)	PAR MOIS	CŒFFICIENT 8 (maximum applicable ou montant annuel maximum)
Adjoint administratif 2 ^{ème} classe	Adjoint administratif	439,97 €	36,66 €	3 519,76 €
Adjoint administratif 1 ^{ère} classe	Adjoint administratif	454,68 €	37,89 €	3 637,44 €
Adjoint administratif principal 2 ^{ème} classe	Adjoint administratif	459,93 €	38,33 €	3 679,44 €
Adjoint administratif principal 1 ^{ère} classe	Adjoint administratif	466,22 €	38,85 €	3 729,76 €

IAT CATÉGORIE B jusqu'au 5^{ème} échelon inclus				
CADRE D'EMPLOI	GRADE	CŒFFICIENT 1 (taux moyen annuel de base)	PAR MOIS	CŒFFICIENT 8 (maximum applicable ou montant annuel maximum)
Rédacteur	Rédacteur	576,48 €	48,04 €	4 611,84 €

Article 2 : indemnité d'exercice de mission des préfectures

IEMP				
CADRE D'EMPLOI	GRADE	MONTANT ANNUEL	CŒFFICIENT 0,8 (taux moyen annuel de base)	CŒFFICIENT 3 (maximum applicable ou montant annuel maximum)
Adjoint administratif 2 ^{ème} classe	Adjoint administratif	1 143,37 €	914,70 €	3 430,11 €
Adjoint administratif 1 ^{ère} classe et principal 1 ^{ère} et 2 ^{ème} classe	Adjoint administratif	1 173,86 €	939,08 €	3 521,58 €

IEMP				
CADRE D'EMPLOI	GRADE	MONTANT ANNUEL	CŒFFICIENT 0,8 (taux moyen annuel de base)	CŒFFICIENT 3 (maximum applicable ou montant annuel maximum)
Rédacteur	Rédacteur	1 250,08 €	1 000,06 €	3 750,24 €
Attaché	Attaché	1 372,04 €	1 097,63 €	4 116,12 €

Article 3 : indemnité forfaitaire pour travaux supplémentaires

IFTS				
CADRE D'EMPLOI	GRADE	CŒFFICIENT 1 (taux moyen annuel de base)	PAR MOIS	CŒFFICIENT 8 (maximum applicable ou montant annuel maximum)
Rédacteur (à partir du 6 ^{ème} échelon)	Rédacteur	840,04 €	70,00 €	6 720,32 €
Attaché	Attaché	1 440,68 €	120,06 €	11 525,44 €

Article 4 : nouvelle bonification indiciaire

Décide d'attribuer une nouvelle bonification indiciaire aux agents assurant des fonctions telles que définies ci-après :

- Attaché exerçant la responsabilité de direction : **30 points majorés**
- Fonctionnaire assurant la responsabilité de maître d'apprentissage : **20 points majorés**
- Adjoint administratifs exerçant des fonctions d'accueil et des fonctions de secrétariat assujettis à des obligations spéciales en matière d'horaires (*notamment pour assurer le secrétariat des diverses réunions syndicales*) : **10 points majorés**
- Agent exerçant la fonction de régisseur : **10 points majorés**

Article 5 : heures supplémentaires

Décide d'autoriser les agents du syndicat à effectuer des heures supplémentaires, à la demande de l'autorité territoriale ou du Chef de service, dans la limite légale et sur justificatif transmis à l'agent comptable.

Article 6 : périodicité

Le régime indemnitaire sera versé mensuellement.

Article 7 : révision du régime indemnitaire

Les montants versés seront corrigés en fonction des critères suivants :

- absences pour maladie ordinaire, garde d'enfant malade, congé de longue maladie, congé de longue durée, accident du travail ;
- l'abattement par jour d'absence est de 2 % du montant annuel.

Les taux moyens des indemnités et bonifications sont indexés sur la valeur du point de la fonction publique.

Article 8 : agents à temps non complet

Les agents à temps non complet bénéficieront du régime indemnitaire au prorata de leur durée hebdomadaire de service. Les agents à temps partiel au prorata de leur taux de rémunération.

Article 9 :

La dépense sera imputée au crédit inscrit au chapitre 12, article 64111.

Cette délibération modifie, remplace et annule la délibération du 6 juillet 2002 et prend effet à compter de sa date d'adoption.

Pierrick PERRIN soumet cette délibération au vote : il n'y a ni objection ni abstention,

Cette délibération est donc approuvée à l'unanimité des membres présents ou représentés.

➤ RÉGULARISATION DE RÉGIME INDEMNITAIRE :

Monsieur PERRIN explique que, à la suite de la mise en place du nouveau régime indemnitaire, notamment de l'Indemnité d'Administration et de Technicité, le Centre de gestion a commis une erreur matérielle de calcul. Cette erreur concerne les coefficients d'application puisqu'il a été appliqué à Nathalie LE BERRE un coefficient équivalent temps plein, au lieu d'un mi-temps. Cela crée un traitement différencié entre les agents du Syndicat. Il convient donc de corriger cette erreur et de rattraper cette situation inégalitaire.

Monsieur PERRIN donne lecture de la nouvelle délibération :

Considérant

- Le régime indemnitaire applicable aux agents de la Fonction publique territoriale des catégories B et C,
- La délibération du Comité syndical en date du 6 juillet 2002 acceptant le principe d'attribution de l'Indemnité d'Administration et de Technicité et de l'Indemnité d'Exercice de Missions des Préfectures aux agents de catégorie C,
- Qu'une erreur matérielle de calcul de l'IAT est intervenue lors de l'embauche de Claire LAHOUGUE en tant qu'adjoint administratif,
- Que cette erreur a abouti à une application différenciée de l'indemnité entre les agents de catégorie C du syndicat.

Décide que

- L'erreur doit bénéficier à l'agent concerné,
- Le principe d'égalité de traitement doit être appliqué depuis la date de prise de fonction de l'agent, c'est-à-dire le 1^{er} septembre 2003,
- Le Président prendra un arrêté individuel fixant les nouvelles conditions d'attribution des indemnités aux agents du syndicat,
- Le budget syndical prendra en compte les montants de cette régularisation sur la ligne budgétaire appropriée.

Cette régularisation, au bénéfice de Claire LAHOUGUE, adjoint administratif 1^{ère} classe du Syndicat Mixte, couvre donc la période du 1^{er} septembre 2003 à ce jour. L'IAT qui aurait dû lui être attribuée, mensuellement, est celle correspondant à l'échelle 4 (soit 151,56 € au 01.01.2007). La régularisation de paiement s'élève donc au total à 4 783,62 €.

Pierrick PERRIN soumet cette délibération au vote : il n'y a ni objection ni abstention, cette délibération est donc **approuvée à l'unanimité des membres présents ou représentés.**

➤ **RENOUVELLEMENT DES CONTRATS D'ASSURANCE :**

Monsieur PERRIN donne lecture de la nouvelle délibération :

Le Syndicat Mixte a contracté, par délibération du 5 mars 2005, les contrats d'assurance suivants avec GROUPAMA :

- Contrat pour le véhicule de direction,
- Contrat pour les locaux de Vigipol,
- Contrat pour les déplacements automobiles des salariés et collaborateurs de Vigipol.

Ces divers contrats arrivant à échéance le 31 mars 2007,

Considérant

- L'intérêt de couvrir les risques susmentionnés,
- La qualité des prestations de notre actuel assureur,
- La nécessité de renouveler ces contrats d'assurance par décision formelle adoptée en Comité syndical,

Décide

- De donner mandat au Président pour signer le renouvellement desdits contrats.

Pierrick PERRIN soumet cette délibération au vote : il n'y a ni objection ni abstention, cette délibération est donc **approuvée à l'unanimité des membres présents ou représentés.**

➤ **ADHÉSION AU CONTRAT D'ASSURANCE DES RISQUES STATUTAIRES PROPOSÉ PAR LE CENTRE DE GESTION DES CÔTES D'ARMOR :**

Monsieur PERRIN donne lecture de la nouvelle délibération :

Le Président rappelle :

- que le Syndicat Mixte a, par délibération du 11 mars 2006, demandé au Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale des Côtes d'Armor de souscrire pour son compte un contrat d'assurance statutaire garantissant les frais laissés à sa charge, en vertu de l'application des textes régissant le statut de ses agents, en application de l'article 26 de la Loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale et du Décret n°86-552 du 14 mars 1986 ;

Le Président expose :

- que le Centre de Gestion a communiqué au Syndicat Mixte les résultats la concernant.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré :

- vu la Loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale, notamment l'article 26 ;
- vu le Décret n°86-556 du 14 mars 1986 pris pour l'application de l'article 26 (alinéa 2) de la Loi n°84-53 du 26 janvier 1984 et relatif aux contrats d'assurances souscrits par les centres de gestion pour le compte des collectivités locales et établissements territoriaux ;

Décide :

Article 1 : d'adopter la proposition suivante :

Assureur : AXA/GRAS SAVOYE

Durée du contrat : 4 ans à compter du 1^{er} janvier 2007

Régime du contrat : capitalisation

Préavis : adhésion résiliable chaque année sous réserve de l'observation d'un préavis de 4 mois.

Article 2 : le Comité syndical autorise le Président ou son représentant à prendre et à signer les conventions en résultant et tout acte y afférent.

Agents titulaires ou stagiaires non-affiliés à la CNRACL et des agents titulaires de droit public

Agents titulaires ou stagiaires affiliés à la CNRACL

Article 3 : le Président a délégation pour résilier (si besoin) le contrat d'assurance statutaire en cours.

Pierrick PERRIN soumet cette délibération au vote : il n'y a ni objection ni abstention, cette délibération est donc **approuvée à l'unanimité des membres présents ou représentés.**

➤ ACCUEIL DE NOUVEAUX ADHÉRENTS :

Pierrick PERRIN énumère les collectivités ayant émis le souhait d'adhérer au syndicat : Cancale, Fréhel, Kerlaz, Le Relecq Kerhuon, Plouha, Plouzané, Saint Cast-Le-Guildo, Saint Coulomb, Saint Jean-Trolimon, Saint Lunaire, Saint Malo, le Conseil régional de Bretagne et le Conseil général de la Manche.

En ce qui concerne le Conseil général de la Manche, Monsieur PERRIN considère que l'on pose aujourd'hui un accord de principe en attendant la demande officielle du Conseil général qui devrait arriver au mois d'avril prochain. Monsieur PERRIN demande s'il y a des objections concernant cette adhésion. En l'absence d'objection, on considère que le syndicat accepte par anticipation cette adhésion et que celle-ci sera effective dès réception de la demande officielle.

Pierrick PERRIN soumet ces adhésions au vote : il n'y a ni objection ni abstention, cette délibération est donc **approuvée à l'unanimité des membres présents ou représentés.**



Jannick MORICEAU, Vice-présidente du Conseil régional de Bretagne prend la parole et lit un courrier du Président de Région, Jean-Yves LE DRIAN.

« Vous m'avez proposé de participer au Comité syndical du Syndicat Mixte Vigipol ce samedi 17 mars. Retenu par des engagements, je ne peux malheureusement pas être des vôtres à l'occasion de ce moment important à plusieurs titres : parce que le Syndicat Mixte accueille de nouveaux adhérents et parce que la période actuelle met les questions de pollution et de sécurité maritime sous les feux de l'actualité.

Je vous ai déjà fait part du souhait de la Région Bretagne d'établir une relation privilégiée avec Vigipol qui devra se concrétiser par une adhésion du Conseil régional. L'ouverture du procès Erika et nos constitutions de partie civile respectives dans cette affaire nous ont conduit à retenir, chacun, des stratégies différentes. Je me félicite que ces stratégies, bien que distinctes, soient complémentaires et qu'elles nous aient permis de mener un travail conjoint. Cette bonne coopération devra se poursuivre. Toutefois, ce contexte m'amène à devoir différer l'adhésion de la Région en tant que nouveau membre de Vigipol jusqu'à la fin de la période des audiences.

Ce report circonstancié ne doit aucunement mettre en doute l'intérêt que porte la Région aux initiatives que mènent votre syndicat et les collectivités qui le composent. Je tiens à saluer votre engagement de longue date en faveur de la prévention des pollutions marines et votre combat quotidien pour améliorer la sécurité maritime. Pollutions accidentelles, pollutions quotidiennes par rejets illicites, pertes de conteneurs : vous êtes sur tous les fronts, avec le succès que nous connaissons.

Soyez assurés que la Région soutiendra le travail collectif que vous avez mené et que vous continuez à mener pour la sauvegarde de nos côtes et de notre littoral. »

7. QUESTIONS DIVERSES ET D'ACTUALITÉ CONCERNANT LE SYNDICAT :

▪ **ERIKA :**

Pierrick PERRIN explique que le procès achève sa première phase et qu'il va bientôt entamer celle des auditions de témoins et experts.

Il récapitule ce que le procès a pu révéler sur les intervenant et surtout sur les différentes nationalités mêlées dans cette affaire. Il s'agit d'un navire :

- battant pavillon maltais,
- détenu par un armateur italien vivant à Londres,
- financé par une banque écossaise,
- réparé au Monténégro,
- classé par une agence italienne

- ayant un équipage indien,
- affrété pour 6 mois par une société immatriculée aux Bahamas,
- loué par une filiale londonienne de la société française TOTAL, filiale inscrite au Panama.

Il faut savoir que l'armateur de l'Erika est un financier avant tout qui a été utilisé comme « prête-fonction » par les investisseurs de capitaux flottants.

Monsieur PERRIN rappelle également que :

- le capitaine censé être seul maître à bord de son navire, reçoit pourtant ses ordres de la terre ;
- le contrôle de l'état du navire est de la compétence de l'État du pavillon et des sociétés de classification or on constate une réelle complaisance, dépendance et partialité des contrôles ;
- l'État du port joue un rôle important grâce à la pertinence des contrôles effectués (*simples contrôles « papiers » et variabilité du degré d'inspection selon les ports et les États*).

Dans le cas de l'Erika, il s'agit d'un navire de 24 ans et 11 mois possédant des certificats provisoires de navigation et ayant fait l'objet de réparations à bas coût par des chantiers navals peu regardants. Il faut noter aussi que les assureurs de ce navire se sont montrés irresponsables car ils n'ont pas été suffisamment regardants quant à la sûreté du navire. Le monde de l'off-shore est bâti sur la défiscalisation, l'opacité et surtout la dilution des responsabilités, pratiques qualifiées de « normales ». En effet, un navire = un armateur mais aussi de nombreuses sociétés de gestion nautique et commerciale dans lesquelles on retrouve toujours les mêmes personnes.

Dans ce dossier, il y a aussi un contrat d'affrètement au voyage conclu par une des filiales de TOTAL, filiale qui semble a priori indépendante du groupe TOTAL mais dont le conseil d'administration est présidé par des directeurs de TOTAL.

Quant au vetting, la pratique est très variable selon les sociétés pétrolières. C'est parfois l'aspect commercial qui prime sur les autres considérations pour le choix d'un navire.

On peut également constater, au fil des audiences, l'insuffisance des moyens humains et matériels affectés par l'État pour remplir les missions de sécurité des navires et du littoral.

Jacques MANGOLD différencie les parties présentes dans ce procès :

- il y a un armateur criblé de dettes ;
- Total, société bénéficiaire, disposant de 80 avocats mobilisés sur cette affaire ;
- les « petites » parties civiles, principalement des communes, disposant de peu de moyens.

Cette observation des différents acteurs du procès est très enrichissante. On comprend mieux les pratiques nouvelles des capitaines et aussi que les notions de commerce et de finance priment sur la sécurité.

Le procès entre actuellement dans sa seconde phase et Pierrick PERRIN constate que, jusqu'à présent, on a peu entendu TOTAL dans le procès. Que cela signifie-t-il ? On peut penser que les prévenus sont mal à l'aise mais il reste encore trois mois durant lesquels il peut se passer bien des choses.

Pierrick PERRIN considère qu'il est important que Vigipol soit physiquement représenté à ce procès afin de faire avancer les choses. Il rappelle que Vigipol avait pris l'initiative, vu le nombre de parties civiles impliquées, d'engager une concertation en vue de préparer ce procès, de connaître les différents objectifs de chacun et d'engager des actions cohérentes entre elles. Jacques MANGOLD explique qu'une nouvelle réunion des parties civiles aura lieu à l'issue de la première phase du procès pour faire le point. Ces échanges entre les parties civiles se poursuivront tout au long du procès. D'autre part, il va falloir présenter les demandes de dédommagement et donc chiffrer cette pollution. Vigipol n'a pas de dommages directs dans cette affaire, mais il est quand même nécessaire de chiffrer notre demande. Pierrick PERRIN ajoute qu'il ne faut pas seulement la chiffrer, il faut également la justifier.

■ MSC NAPOLI :

Il se trouve que la vingtaine de communes souillées, fin janvier 2007, par les hydrocarbures et les paquets de gâteaux sont adhérentes à Vigipol. Nous avons entrepris une démarche de mise en cohérence des réclamations. L'armateur a bien voulu prendre en charge le nettoyage d'une partie de cette pollution et le remboursement des frais engagés par ces communes pour le nettoyage déjà fait. Cependant, il veut calquer cette démarche sur la procédure d'indemnisation FIPOL.

L'armateur va probablement vouloir traiter les dossiers, commune par commune, tandis que nous voulons un traitement global des conséquences de la pollution. En effet, nous souhaitons, par exemple, une indemnisation financière pour la perte d'image liée à l'écho médiatique de cette pollution. Mais, lorsqu'on aborde la question du financement d'une campagne de publicité pour améliorer cette image, les représentants de l'armateur font la sourde oreille.

Jacques MANGOLD explique que Vigipol a déposé plainte auprès du TGI de Paris car si on n'aboutit pas à un accord amiable avec l'armateur alors il nous restera la possibilité d'un recours en justice. De plus, ce recours va nous permettre de connaître les raisons de cet accident. Pierrick PERRIN précise que le syndicat a pris acte de la volonté de l'armateur d'indemniser mais cela ne purge pas pour autant le différend. Il faut se prémunir contre la répétition de ce type d'accident.

En ce qui concerne la gestion de la pollution par les communes, parfois difficile dans le cas du Napoli notamment du fait d'un manque de moyens des communes, Monsieur PERRIN rappelle que Vigipol et la Communauté de communes du Pays Léonard ont lancé, en mai 2006, une initiative Infra POLMAR. Il avait été envisagé de faire un exercice sur papier dans ce cadre là mais, en raison de cette pollution, il s'est fait en grandeur nature. Cette pollution nous a permis de faire valoir l'idée des plans Infra POLMAR car la pollution était d'une ampleur trop faible pour déclencher le plan POLMAR Terre et trop grande pour que les communes puissent en supporter seules les conséquences. Pierrick PERRIN explique qu'il a d'ailleurs saisi le Premier Ministre afin d'avancer dans ce sens. Celui-ci a répondu que c'était effectivement une question à approfondir. La Préfecture du Finistère organise à ce titre, le 30 mars prochain, une réunion de présentation du volet Infra POLMAR du Plan Communal de Sauvegarde et du guide pratique de l'élu réalisé par le Cedre. Cette réunion va permettre, à partir du retour d'expérience de la gestion du MSC Napoli, de réfléchir à une procédure Infra POLMAR.

Joël LE JEUNE, Maire de Trédrez-Locquémeau, intervient pour dire que les communes ont été totalement désarmées face à ce type de pollution. Il y a un manque flagrant d'information. Il faut définir une procédure spécifique, dire comment s'organiser, comment préparer les dossiers d'indemnisation, etc.

▪ **PRESTIGE** :

La Gendarmerie maritime a récemment contacté toutes les communes parties civiles dans le dossier Prestige. Elle demande une liste de documents complexes à fournir d'où la nécessité de se mettre d'accord sur la constitution de ces dossiers. Vigipol compte prochainement apporter son aide et ses conseils aux communes concernées par cette constitution de dossier.

▪ **GROUPE DE TRAVAIL** :

Voir le rapport d'étape « Transport maritime de marchandises par conteneurs en annexes.

Pierrick PERRIN passe la parole à Bernard LE GUERN, ancien Directeur technique à la CMA-CGM, afin qu'il présente les objectifs du groupe de travail de Vigipol consacré aux événements de mer. Ce groupe de travail, codirigé par Jean-François MASSON et Bernard LE GUERN, s'est plus spécifiquement intéressé au transport maritime par conteneurs. En effet, l'augmentation constante du transport par conteneurs et de la taille de ces navires, les pertes régulières de conteneurs en mer et la quasi impossibilité de les récupérer fondent l'inquiétude de Vigipol en la matière. En effet, cela a des répercussions sur la sécurité du trafic maritime et sur l'environnement surtout lorsqu'il s'agit de produits dangereux.

Messieurs LE GUERN et MASSON, après avoir fait un inventaire des différentes causes de perte de conteneurs en mer (*navire, conteneurs, équipage, manutention, etc.*), ont rédigé différentes propositions (*pose de capteurs de fatigue de coque, contrôle de saisissage et d'arrimage des conteneurs, fabrication, équipage*). Ces différents éléments ont rassemblés dans le rapport adressé à l'Agence Européenne de Sécurité Maritime et remis ce jour à Monsieur Francis VALLAT.

Accueil de l'Amiral ROLIN, Préfet maritime de l'Atlantique, et de Francis VALLAT, Vice président de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime.

Pierrick PERRIN rappelle que onze communes sont nouvellement adhérentes à Vigipol et que le Conseil régional de Bretagne et le Conseil général de la Manche sont en instance d'adhésion. Toutefois, il précise que Vigipol n'a pas d'ambition expansionniste. En effet, lorsque l'on réunit le Comité syndical, on alterne entre Finistère et Côtes d'Armor. Maintenant, la rotation se fera sur un département supplémentaire, la Manche, et peut être aussi sur l'Ille-et-Vilaine. Donc on ne veut pas, pour des raisons pratiques, s'étendre au-delà de cette limite. Par contre, on encourage toutes les communes littorales à se fédérer au sein de structures similaires à Vigipol.

Pierrick PERRIN annonce une pause de dix minutes durant laquelle va avoir lieu la conférence de presse.

8. INTERVENTION DE FRANCIS VALLAT, Vice-président de l'EMSA

Voir l'article publié en février 2007 dans la Revue de la Défense Nationale et sécurité collective ci-joint.

Francis VALLAT déclare que c'est un honneur pour lui d'être reçu par Vigipol, représentant des citoyens. Il est venu ici pour témoigner que l'Agence Européenne de Sécurité Maritime fait un travail énorme même si, naturellement, certaines choses sont à améliorer. D'ailleurs tout est consultable sur le site Internet de l'EMSA (*rapports d'activités et d'audit, principalement en anglais mais aussi en français*). Il pense qu'il serait bon, avant de critiquer le rôle de l'agence, d'aller faire un tour sur le site (www.emsa.europa.eu).

Il rappelle que, en matière de **sécurité maritime**, il a une réelle crédibilité car il a été armateur pétrolier pendant 27 ans avec 14 pétroliers et aucune pollution. Bien sûr, il a eu beaucoup de chance mais, surtout, il explique qu'il a toujours combattu pour la qualité et la sécurité. En tant que président de l'IFM (*Institut Français de la Mer*), il explique que le principal combat de cet institut est, depuis son arrivée, la qualité et la sécurité maritime. Il rappelle également que l'IFM avait exigé, dès 1999, la création de l'EMSA puis avait opiniâtement suivi ce projet à Bruxelles. L'Agence travaille beaucoup avec l'IFM et avec l'Institut Maritime de Prévention (*organisme national à but non lucratif assurant une mission de prévention des risques professionnels maritimes et d'amélioration des conditions de vie et de travail au profit des gens de mer*).

Il faut savoir que le meilleur ami des écologistes, c'est l'armateur. Et le pire ennemi du bon armateur, c'est le mauvais armateur. Aujourd'hui, grâce aux évolutions en cours, on va vers la victoire de la bonne navigation et la disparition de la complaisance. Selon lui, les désastres de l'Erika et du Prestige n'ont pas été inutiles. Ils ont même permis de prendre certaines mesures et d'en accélérer d'autres que les « bons armateurs » attendaient depuis longtemps et pensaient ne jamais voir adoptées. La semaine passée, l'Agence a publié un communiqué sur l'adoption du paquet Erika III mais, pour le moment, seules la France et la Commission y sont favorables.

Par le passé, il était convaincu que la complaisance allait l'emporter sur le reste et cela le désespérait. Aujourd'hui, il a la certitude de voir la victoire de la qualité et de la sécurité maritime. Il y a encore beaucoup de travail à réaliser, cela prendra encore cinq à dix ans mais la marche vers la qualité est irréversible. Il y aura encore des bavures et des catastrophes, voire même des scandales, mais la qualité et la sécurité maritime vont gagner et, cela, grâce à la mobilisation de l'opinion publique après la série de naufrages qui ont souillé et meurtri notre littoral.

Il convient de se méfier de plusieurs types de mesures, bonnes en apparence, mais dont les conséquences peuvent s'avérer désastreuses.

1. Il faut se méfier des **mesures dites objectives**, c'est-à-dire celles qui, lorsqu'il y a un désastre, plaisent aux hommes politiques et à l'opinion publique car elles ont une portée immédiate. Ces mesures sont indispensables mais, si elles ne sont pas accompagnées d'autres mesures et complétées, elles peuvent être perverses voire dangereuses. Par exemple :

– l'obligation des navires double coque est une bonne chose. Aujourd'hui, cela représente près de 70 % de la flotte mondiale et, d'ici à trois ans, ce sera 100 %. Dans beaucoup de cas, c'est la bonne solution car ces doubles coques présentent une très bonne protection mais seulement à condition de ne pas crever. De plus, ce système pose des problèmes d'entretien et suppose des opérateurs et des professionnels encore plus consciencieux que lorsqu'il s'agissait de simples coques ;

– la volonté régulière d'instaurer une limite d'âge légale de navigation des navires alors que ce sont les vieux navires qui sont le plus contrôlés car c'est la catégorie présentant le plus de risques et de mauvais armateurs (*ceux qui n'entretiennent pas leurs navires*). Pourtant un bateau bien entretenu peut vivre très longtemps. Cette proposition n'est donc pas une bonne chose car elle reviendrait à pousser tous les armateurs à moins bien entretenir les navires approchant de ladite limite (*car il n'a plus de valeur marchandise faute de revente possible*). Or six mois de mauvais entretien suffisent à rendre un navire dangereux.

Il apparaît donc clairement que ces mesures dites objectives doivent impérativement être complétées par des mesures de contrôle, de management et de sanction, comme par exemple : code ISM (*code international de gestion de la sécurité des navires et la prévention de la pollution*), etc. pour les navires atteignant un certain âge, mais aussi les listes noires, le contrôle de formation des équipages, le contrôle des sociétés de classification, l'achat groupé d'images satellitaires, le système SafeSeaNet, etc.

2. Il faut se méfier des **mesures unilatérales** c'est-à-dire les mesures prises par un seul ou quelques États seulement, sans coordination au niveau international.

Le maillage doit être homogène. C'est déjà fait au niveau européen mais il faut encore agir au niveau international. En effet, l'universalité des mesures est un gage de sécurité tandis que la multiplicité (*qui peut*

entraîner des contradictions) est une aubaine pour les mauvais armateurs car elle crée des zones franches dans lesquelles ils peuvent se réfugier. Ainsi, un port plus laxiste que les autres peut être la cause de détournements de trafic.

NB : certaines avancées unilatérales peuvent cependant être justifiées soit par l'urgence (*les accords de Malaga, par exemple*), soit parce qu'elles s'inscrivent dans une volonté de faire accélérer les choses au niveau européen ou international (*relèvement du plafond d'indemnisation du FIPOL, par exemple, grâce à l'UE*).

C'est dans ce contexte que ressort l'utilité d'une bonne application des mesures et surtout d'une application harmonisée. En ce sens, l'EMSA est un outil essentiel pour la sécurité car elle harmonise les règles, leur application, leur contrôle et les sanctions.

3. Il faut se méfier des **erreurs d'analyse concernant les responsabilités** (*car la multiplicité des intervenants du transport maritime amène parfois à se tromper de cible dans le combat pour la qualité*).

Ainsi les acteurs jouant un rôle dans la sécurité maritime sont multiples, parfois dix-sept ou dix-huit par voyage, et peuvent tous être responsables. Le principal est donc que chacun soit bien identifié pour pouvoir délimiter leurs responsabilités propres et les sanctionner. En ce sens, l'action de l'Europe (*volonté de responsabiliser individuellement, civilement et pénalement*) n'est pas contestable. Pourtant, il peut arriver que des acteurs « indirects » ou éloignés (*par exemple la société de classification, le chargeur, etc.*) soient aussi considérés comme responsables. Dans ce cas, ils doivent être sanctionnés à hauteur de leurs manquements.

Cependant, de façon générale, il y a trois catégories d'acteurs ayant une responsabilité initiale plus lourde. Il s'agit de :

- l'armateur car il choisit tout (*bateau, chantier, pavillon, équipage, classe, assurance, etc.*) ;
- l'État (*du pavillon mais aussi le Port State Control*) car il est le seul à détenir le pouvoir de police et de justice. D'ailleurs, nos États n'ont pas toujours été irréprochables (*PSC à 9 % seulement*). Pendant des années, ils ont accepté de signer des conventions avec des États moins nobles, n'ayant ni les moyens ni même l'intention des les faire respecter.

- l'affréteur car il choisit le navire et donc l'armateur.

Paradoxalement, d'autres acteurs du monde maritime, réputés responsables, ne le sont pas du tout ou très peu. Par exemple, l'OMI (*Organisation Maritime Internationale*). Elle fait du bon travail en la matière et édicte régulièrement des règles mais n'a aucun pouvoir et aucune responsabilité concernant leur application, celle-ci relevant du pouvoir propre de chaque État.

4. Il faut se méfier des listes et des mécanismes de décisions en matière de **zones refuges**.

Nombreux sont ceux qui ont réclamé la publication de la liste des zones refuges potentielles. Pourtant, vouloir une liste prédéterminée des ports et zones refuges et la publier semble finalement inapproprié. En effet, tous les ports, baies et criques ont vocation à servir de zone refuge si nécessaire. On ne peut pas prévoir à l'avance car cela dépendra des circonstances toujours changeantes selon les situations (*état du navire, de la cargaison, des vents et des courants dominants, etc.*).

Ce qui compte, c'est de s'assurer que les mécanismes de décision sont clairs, rapides et efficaces et de veiller à ce que le pouvoir politique assume la responsabilité qui doit être la sienne dans des cas extrêmes. Le préfet maritime, qui est chargé de la mise à jour de l'inventaire complet de ces zones, avec toutes les conditions qui s'y rattachent, a la capacité de choisir la zone refuge appropriée à chaque événement de mer. Par exemple, le Prestige a mis six jours à couler dans la tempête. Si le Prémar avait pu choisir une zone refuge, le bateau aurait été mis à l'abri et il aurait été prévu des moyens de lutte adaptés plutôt que de le laisser en pleine tempête. L'exemple du MSC Napoli a d'ailleurs permis de tester les mesures mises en place après le Prestige.

Qu'en est-il des navires anti-pollution ? L'EMSA en est aujourd'hui à sa troisième vague d'affrètement de navires anti-pollution à disposition des États côtiers en cas de pollution majeure. Pourtant, au départ, seules la France et la Commission européenne voulaient de ces navires. Il y a donc eu une avancée majeure en la matière. L'avenir nous dira si c'est suffisant.

En ce qui concerne **l'indemnisation des victimes de pollution**, la question est de savoir s'il faut instaurer une responsabilité illimitée des acteurs maritimes, notamment les armateurs. Cette question est complexe car, même s'il est clair qu'il faut absolument responsabiliser les mauvais opérateurs du transport maritime, il ne faut pas décourager ceux qui agissent de manière responsable et respectueuse. Il faut donc taper fort à condition de viser très juste !

Quant au paquet Erika III de la Commission européenne, il ne fait aucun doute qu'il faut le soutenir dans sa globalité même si, pour l'instant, la France est la seule à le faire. Toutefois, supporter la globalité du paquet ne veut pas dire qu'il faut tout accepter. Par exemple, il faut soutenir la lutte contre les États et pavillons de complaisance, mais il faut aussi rediscuter de certains points tels que la mise en place d'autorités indépendantes de contrôle des sociétés de classe alors que l'EMSA est compétente pour le faire ; la mise en place d'une autorité indépendante pour les zones refuges alors que l'affaire du MSC Napoli a

démontré que les Prémars français (*services déconcentrés de l'État*) sont aussi indépendants que le SOSREP britannique.

Autres points importants en matière de sécurité maritime :

– Le système des USA est-il meilleur que le nôtre puisqu'il n'y a pas eu d'accident grave depuis l'Oil Pollution Act de 1990 ? Faut-il le copier ? Même si leurs statistiques sont excellentes depuis 1990, il faut faire attention car les données du problème sont différentes. Ainsi, l'avantage majeur des USA réside dans leur position géographique. En effet, pratiquement tous les navires qui croisent dans les eaux américaines ne le font que dans le but de charger/décharger dans un port américain tandis que les côtes de l'Union européenne sont longées en permanence par des navires qui chargent et déchargent ailleurs que dans les ports de l'Union et donc ne sont pas soumis au Port State Control.

– La question du droit est également importante. Ainsi, il est indéniable que la liberté de naviguer et le droit de passage inoffensif sont des principes absolus du droit maritime. Toutefois, il faut reconnaître que ces principes doivent évoluer car comment refuser à un État le droit d'interdire ses eaux à un navire douteux transportant une cargaison potentiellement dangereuse ?

– Doit-on retirer aux États complaisants la possibilité d'immatriculer des navires ? Cela peut paraître judicieux, pourtant une telle mesure tuerait le dialogue Nord-Sud. En effet, il y a beaucoup de pays (*par exemple, le Cambodge*) qui aimeraient avoir une administration suffisante pour respecter et faire respecter les conventions auxquelles le pays est partie prenante. Par conséquent, leur dire qu'ils n'ont plus le droit de percevoir les taxes d'immatriculation c'est, dans l'état actuel des choses, leur dire que les riches doivent rester riches et les pauvres rester pauvres, ce qui est inacceptable. Il y a une autre solution, efficace et acceptable, qui est la coopération technique renforcée avec instauration de sanctions pouvant aller jusqu'à la suspension ou le retrait du pavillon pour les États qui refuseraient de s'engager dans le processus.

En conclusion, on peut dire qu'aujourd'hui, ce sont les « bons » qui font avancer les choses d'autant que, pour la première fois dans l'histoire, les taux de fret commencent à rémunérer la qualité. De même, Francis VALLAT rappelle à ceux qui n'y croyaient pas que la spécialisation des tribunaux a permis de condamner fortement les auteurs de dégazages et autres déballastages volontaires. Or, c'est bien le signe que le monde maritime est vraiment en train de changer, et pas seulement à Brest.

Questions :

Jannick MORICEAU : *comment voyez-vous les choses avec les chimiquiers ? Est-on suffisamment prémuni ?*

Francis VALLAT : évidemment, il s'agit d'un risque particulier soumis à la convention HNS qui est très peu ratifiée à ce jour. On a eu des cas près de chez nous (*Ievoli Sun*). Les chimiquiers sont des navires très compartimentés donc ayant une grande résistance à la mer (*la Marine a eu d'ailleurs beaucoup de mal à faire couler le Haven*). Aujourd'hui, les contrôles sont très stricts. Dans 80% des cas, une inspection faite sérieusement dans un port décèle les défauts d'entretien.

Jean-Baptiste HENRY : *d'après ce que vous avez dit, si l'Erika avait été aux USA, Total n'aurait pas pu affréter ce navire-poubelle ?*

Francis VALLAT : ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai seulement dit qu'aux USA, l'affrèteur n'a aucune responsabilité.

8. INTERVENTION DE L'AMIRAL ROLIN, Préfet maritime de l'Atlantique

L'Amiral ROLIN revient sur la gestion du MSC Napoli de janvier 2007 et en tire les enseignements.

Le CROSS Corsen (*Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage*) a reçu un appel de détresse le 18 janvier à 13h40 alors que le navire était à 55 miles nautiques au large de l'Île Vierge. Ce navire transportait 1 300 tonnes de produits chimiques (*2 400 conteneurs dont 160 contenant des marchandises dangereuses*) et 3 600 tonnes de combustible. La préfecture maritime a immédiatement envoyé des moyens sur place (*2 Falcon 50, l'Abeille Bourbon et l'Abeille Liberté, l'Argonaute et l'Alcyon*) même si c'est risqué de mettre tous ses œufs dans le même panier. Il y a également eu des contacts avec les préfectures terrestres en vue du déclenchement du plan POLMAR Terre. Dès le début le CROSS Corsen et le MRCC (*Maritime and Rescue Co-ordination Centre*) Falmouth ont travaillé ensemble.

- Une équipe d'évaluation et d'intervention a été envoyée à bord du navire dès l'après-midi afin de sécuriser ses dérives en vue d'un remorquage par l'Abeille Bourbon.
- Comme pour le Rokia Delmas, il y a eu dès le début un interlocuteur fiable représentant l'armateur.
- Ce qui a été important dans cette affaire, ce sont les échanges avec l'homologue britannique du Prémars, Robin Middleton du SOSREP (*Secretary of State's Representative*). Les négociations ont

commencé très tôt alors que le navire était encore dans la zone sous responsabilité française (*à 2 miles des eaux britanniques*).

Il faut savoir qu'il n'y pas de zone refuge prédéterminée. Il s'agit seulement d'un outil d'aide à la décision. Le Napoli présentant des fissures, il devait être amené dans une zone refuge au plus vite. On a fait un mémoire adressé au SOSREP proposant un certain nombre de lieux. Il y avait 2 options : soit l'envoyer sur les côtes françaises, soit l'envoyer sur les côtes anglaises. Le choix se portait sur la baie de Lyme ou sur la baie de Saint Briec, la baie de Seine étant trop loin. Il a fallu convaincre les autorités britanniques que la meilleure solution était de l'envoyer chez eux car, les vents passant au Nord-Est, la baie de Saint Briec n'était pas favorable (*de plus, cette baie a un marnage de 10 m tandis que celle de Lyme n'a que 3 m*). Robin Middleton ne pouvait pas prendre cette décision seul : il a fallu en référer au Ministre des Transports britannique et demander au Ministre des Transports français d'appeler son homologue britannique. Au final, cette proposition a été acceptée au motif que le MSC Napoli est sous pavillon britannique. NB : Dans la problématique des zones refuges, il faut toujours se poser la question « et s'il fallait échouer le navire ? ». C'est une question qui n'était pas présente dans la réflexion de départ. La difficulté est d'éviter qu'une situation de danger ne se transforme en situation catastrophique. Il faut tenir compte de la sécurité de l'équipage, du navire et des sauveteurs. La logique est donc de mettre le navire à l'abri, avec une possibilité d'échouement, c'est pourquoi l'idée de départ était de mettre le navire en mouillage à Portland. Dès 17h00, il y a eu activation du MANCHEPLAN lorsque le navire est passé dans les eaux britanniques. Cependant, le matin du 20 janvier, le risque de cassure était tel qu'il a fallu échouer le Napoli dans la baie de Lyme, vers 14h00.

BILAN :

- Les relations avec les Britanniques ont été excellentes. C'est le fruit de plusieurs années de collaboration. Notamment dans le cadre du MANCHEPLAN, les autorités françaises et britanniques ont l'habitude de travailler ensemble au travers de réunions régulières.
- Il n'y a pas besoin d'une autorité supranationale pour dire ce qu'il faut faire dans une situation de risque. Les acteurs directement concernés sont les mieux placés pour la prise de décision.
- Le dispositif est pertinent et efficace, les moyens à disposition sont adaptés (*remorqueurs, mise en demeure, etc.*).
- La mise en œuvre du plan d'accueil des navires en difficulté a bien fonctionné mais il faut continuer à le faire évoluer pour que la documentation soit plus fournie.

Conclusion :

L'échouage était, dans ce cas précis, la meilleure solution. Il est, en effet, plus facile de travailler sur un navire échoué que sur un navire qui a coulé. C'est indéniablement un aspect à prendre en compte.

ENSEIGNEMENTS ET DIFFICULTÉS :

- L'accès à la connaissance de la cargaison est difficile, surtout pour les porte-conteneurs. La préfecture maritime a passé la nuit à analyser les 150 conteneurs de produits dangereux, à identifier les matières et à les classer. Il est donc nécessaire de travailler avec les armateurs et les chargeurs pour établir un document préétabli de gestion des risques de la cargaison et des produits (*savoir où chercher et quoi chercher en cas de problème et avoir des analyses du produit en cas de contact avec l'eau de mer*).

- Les relations prémar Atlantique/prémar Manche/ SOSREP : on se connaît bien, il n'y a donc pas de formalisme. C'est la prémar Atlantique qui a gardé le contrôle des opérations du navire jusqu'à l'échouage car c'est elle qui avait commencé.

- L'équipage a été envoyé en Grande-Bretagne car l'hélicoptère britannique Sea King a été le premier sur zone. Cela s'est avéré gênant pour la suite des opérations car la présence du commandant aurait été utile côté français pour évaluer les risques et mener les opérations de sauvetage et de récupération.

PRÉOCCUPATIONS :

- Actuellement, il n'y a pas de modèle pour décrire comment une coque va réagir et si elle va casser. Aucun cabinet d'architecture navale ne peut répondre à cette question. Par conséquent, il vaut mieux être prudent et invoquer le pire scénario, c'est-à-dire la cassure.

- Il est nécessaire de se poser des questions sur le transport de matières dangereuses par conteneurs. En multipliant les réglementations, on croit se protéger mais on encourage les transporteurs à falsifier leurs déclarations sur le contenu des conteneurs. Il faut donc trouver un équilibre entre le manifeste et la réalité de ce contenu.

FACTEURS FAVORABLES :

Cette gestion de crise s'est bien déroulée. Il convient cependant de rester prudent.

- On a eu de la chance car l'armateur était connu et solvable et le navire était sous pavillon européen (*même cas de figure que pour le Rokia Delmas*). Par conséquent, la gestion de cette mission a été facilitée. En effet, cela pourrait mal se passer la prochaine fois, notamment si on n'a pas le manifeste de la cargaison.

- Il faut faire attention car il s'agit toujours de situation d'urgence dont on ne maîtrise pas tous les paramètres. Il faut rechercher la meilleure solution possible car il n'y a pas de solution idéale en la matière.

Intervention de F. VALLAT :

Il faut avoir une attitude proactive vis-à-vis des chargeurs pour les obliger à dire la vérité à propos de leur cargaison. Seules des sanctions fortes peuvent être dissuasives. Par exemple, en cas de mensonge avéré dans les déclarations, il faut appliquer de fortes amendes voire des peines de prison.

Questions :

Jean-François MASSON : a-t-on envisagé que la rupture de coque du MSC Napoli soit le résultat de l'accident qu'il a subi à Singapour en 2000 et des réparations qui s'en sont suivies ?

Amiral ROLIN : beaucoup de gens ont fait le rapprochement. Je ne suis pas qualifié pour répondre mais il y a une enquête du BEA Mer en France et une autre en Grande-Bretagne. Mais le CMA-CGM déclare que les réparations ont été faites dans les règles de l'art.

Francis VALLAT : si elles ont été faites dans les règles de l'art, cela ne devrait pas casser !

Pierrick PERRIN ajoute qu'il faudrait peut être mettre des capteurs de fatigue de coque, comme cela est préconisé dans le rapport de Vigipol remis ce jour à Francis VALLAT. De plus, pour qu'il y ait application de sanctions, il faut des contrôles et des poursuites. C'est là le rôle de Vigipol qui essaie, à sa manière, de moraliser le milieu maritime.

À 12 h 45 l'ordre du jour est épuisé, la séance est levée.

Le Président,
Pierrick PERRIN

Le secrétaire,