



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 39021

Texte de la question

M. Louis Guédon appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la nécessité de conduire une politique maritime visant à assurer la pleine sécurité du littoral. Il apparaît, en effet, que le naufrage du pétrolier Erika ne semble pas fortuit lorsque l'on considère certains éléments. Il s'agissait, en l'occurrence, d'un bâtiment de plus de vingt-cinq ans, ayant porté jusqu'à cinq noms avant d'être tristement célèbre pour avoir coulé au large de nos côtes en provoquant ainsi l'inquiétude légitime du monde de la mer et constituant une nouvelle menace tant pour le tourisme que pour l'ensemble des exploitations maritimes. Or, il s'interroge sur les raisons qui ont conduit à une telle catastrophe et sur les moyens propres à prévenir ce type de situation à l'avenir. Il est inconcevable qu'un bateau sans double coque, ni double fond et qui, de surcroît, a toujours battu pavillon de complaisance n'ait pas fait l'objet d'un contrôle plus rigoureux. Il lui demande de bien vouloir informer la représentation nationale des dispositions qu'il entend prendre pour que, en cette matière également, un principe de précaution soit absolument respecté.

Texte de la réponse

Après la catastrophe de l'Amoco Cadiz en 1978, la France a mis en place et amélioré continuellement un certain nombre de moyens qu'il est bon de rappeler. Des dispositifs de séparation du trafic ont ainsi été instaurés en Manche, et les navires ont eu l'obligation de s'identifier à Ouessant et au Pas-de-Calais. Les centres régionaux opérationnels et de sauvetage (CROSS) ont été créés et leurs missions renforcées en matière de surveillance du trafic, de coordination du sauvetage, et de radio de sécurité. Les pouvoirs des préfets maritimes ont été étendus, ce qui leur permet maintenant d'intervenir autoritairement au large sur un navire qui présente des risques et, enfin, des remorqueurs d'intervention ont été prévus dans les zones à risque. La réglementation internationale s'est aussi renforcée, aussi bien dans le domaine de la sécurité et de la prévention de la pollution avec la mise à jour de conventions SOLAS et MARPOL, que dans celui du contrôle des navires étrangers par l'Etat du port réglementé par des directives européennes. La catastrophe de l'Erika a montré malheureusement que les dispositions existantes à cette date ne suffisaient pas. Des actions vigoureuses ont été menées en quelques mois après l'accident. Le bureau enquêtes accidents mer a rendu, dès la mi-janvier 2000, un rapport provisoire mettant en cause le mauvais état de la structure du navire et le manque de transparence des responsables réels du navire. Sur cette base, les services du ministère ont établi un certain nombre de propositions qui ont produit des résultats significatifs. Ainsi lors des comités interministériels de la mer (CIMER) des 28 février et 27 juin 2000, de nombreuses initiatives ont été prises pour renforcer les moyens attribués à la sécurité maritime, notamment en Manche. Ces décisions interviennent tant au plan national qu'au plan international. Elles s'intègrent et renforcent la coopération qui existe de longue date entre les Etats riverains de la Manche au travers de nombreuses actions communes ; Mancheplan, Accords de Bonn, groupes franco-britanniques AFNTG et AFSONG. Dès février 2000, une des premières actions du Gouvernement a été de compléter le dispositif d'assistance en Manche, en assurant l'affrètement du remorqueur britannique de haute mer Far Turbot six mois par an. Ainsi le détroit du Pas-de-Calais est-il doté de moyens d'intervention. A plus long terme, la prévention c'est-à-dire l'amélioration de la surveillance des navires, a été renforcée. Elle passe,

pour la France, par l'identification systématique des navires transportant des produits dangereux, mais aussi par la transmission préalable d'un dossier de sécurité avant l'accès à un port européen. La Manche sera la première zone concernée par ces progrès. Une initiative française, soutenue par le Royaume-Uni, qui instaure l'obligation de signalement des navires aux Casquets, a été acceptée par le sous-comité de la navigation de l'Organisation maritime internationale (OMI) en juillet 2000. Cette mesure est en cohérence avec le projet de nouvelle directive européenne sur la surveillance de la navigation qui établit les principes de signalements obligatoires des navires et d'échange d'informations entre les centres de surveillance du trafic maritime. Ainsi, le CROSS Jobourg est appelé à devenir le lieu d'accueil du nouveau pôle de surveillance de la navigation à vocation européenne. Il assurera le contact permanent entre les centres français et étrangers. De plus, « Equasis », projet conjoint de la France et de la Commission européenne, a été lancé avec succès le 23 mai 2000, fort du soutien de l'OMI. Il permet d'accroître la transparence grâce à la mise en commun d'informations sur les navires au sein de la base de données unique « Equasis » et ainsi de bannir les navires ne respectant pas les normes internationales. Il concerne notamment, les pays riverains de la Manche. L'action soutenue de la France au niveau international a permis d'engager rapidement des négociations avec nos partenaires et a fait prendre conscience de l'urgence d'un renforcement de la sécurité des transports maritimes. Des résultats sont déjà sensibles au plan communautaire. Sous la présidence française, les projets de directives renforçant le contrôle des navires, ainsi que celui des sociétés de classification ont très favorablement progressé, jusqu'à leur adoption au conseil des transports des 20 et 21 décembre 2000. Ils vont faire l'objet d'un vote par le Parlement européen dans le courant du mois de mai. La France a aussi obtenu une approche commune de l'Europe sur la question de l'élimination des pétroliers à simple coque dès 2015. Forts de cela, les Etats membres ont pu largement faire valoir le point de vue européen lors des débats à l'OMI, permettant ainsi un accord international. Le naufrage du IEVOLI Sun aura confirmé la pertinence des actions engagées par la France. Même si leur avancement a été exceptionnellement rapide eu égard à la complexité des procédures, le ministre entend poursuivre avec conviction les efforts de persuasion de nos partenaires communautaires et étrangers afin d'accélérer encore leur aboutissement concret. C'est ainsi que des initiatives ont déjà été prises pour convaincre les Etats membres d'accepter une applicatoin anticipée des deux projets de directives. Enfin, de nouvelles voies de réflexion sont ouvertes concernant le transport des marchandises dangereuses ; plus particulièrement, le ministre a souhaité que soit étudiée la possibilité de s'opposer à l'appareillage des navires ayant à leur bord de telles cargaisons lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Cette question est difficile mais le ministre est convaincu qu'il convient aujourd'hui de la traiter.

Données clés

Auteur : [M. Louis Guédon](#)

Circonscription : Vendée (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39021

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 décembre 1999, page 7229

Réponse publiée le : 18 juin 2001, page 3544