



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 41324

## Texte de la question

M. Christian Estrosi attire l'attention de Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur les dramatiques conséquences de la marée noire provoquée par le naufrage du pétrolier Erika. Cet incident a une nouvelle fois démontré, d'une part, la dangerosité des supertankers et, d'autre part, la faiblesse des moyens matériels et humains mis en place pour limiter les effets des nappes de pétrole. La faune et la flore, l'activité économique (tourisme, pêche...) sont pour une longue durée profondément touchées par cette catastrophe naturelle. Si ce drame s'est déroulé dans l'océan Atlantique, une marée noire peut malheureusement se produire en mer Méditerranée où transitent de nombreux pétroliers. Or il s'agit d'une mer fermée dont l'équilibre écologique est particulièrement fragile. Il souhaite connaître ses conclusions à la suite du naufrage de l'Erika et les mesures envisagées si une telle catastrophe devait se produire en Méditerranée.

## Texte de la réponse

La ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative aux conséquences de la marée noire provoquée par le naufrage de l'Erika. Le Gouvernement a fait de l'amélioration de la sécurité des transports maritimes sa priorité. Il a rendu public son dispositif en ce but lors d'une réunion de ministres qui s'est tenue le 15 février 2000 et lors du comité interministériel de la mer du 28 février. D'ores et déjà, au niveau national, les moyens de contrôle, de surveillance, de prévention et d'intervention seront renforcés : doublement en deux ans du nombre d'inspecteurs de sécurité et renforcement de leur formation ; création de 30 postes d'officiers de port d'ici à 2002 ; renforcement et professionnalisation des CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage en mer) ; accélération du programme de mise en état des phares et balises, de modernisation des baliseurs et des systèmes de radionavigation ; mise en place d'un remorqueur d'intervention dans le Pas-de-Calais, ce qui portera leur nombre à quatre et réflexion sur l'amélioration du dispositif ; acquisition pour le sauvetage d'un hélicoptère de moyen tonnage et affrètement d'un navire spécialisé en matière de dépollution ; acquisition d'un nouvel avion Polmar ; mise en place d'un dispositif garantissant qu'un navire ne puisse plus quitter un port français s'il ne peut pas démontrer que ses déchets et résidus de cargaison ont été déposés dans une installation appropriée, pour lutter contre les dégazages en mer. Ces dispositions visent particulièrement la Méditerranée, compte tenu de la fragilité particulière de ses écosystèmes et de la densité du trafic maritime d'hydrocarbures. Ainsi, une zone de protection écologique y sera créée. Elle donnera à la France juridiction en matière de protection de l'environnement, dans la limite des 200 milles nautiques. De même, la France mènera à son terme, avant la fin de l'année, le processus de ratification des amendements et protocoles à la convention de Barcelone concernant la biodiversité, la lutte contre la pollution en Méditerranée et l'immersion. Elle signera également sans délai le protocole à la convention de Barcelone contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental du fond de la mer et de son sous-sol. Enfin, l'avion Polmar couvrant la Méditerranée sera modernisé. Le dispositif national de gestion de ce type de crise est également à améliorer. A cette fin une mission a été confiée à la mission d'inspection spécialisée de l'environnement (MISE) en vue d'améliorer les conditions de mise en oeuvre des plans Polmar. Une meilleure association des organisations

socio-professionnelles et du secteur associatif ainsi que l'organisation du concours des bénévoles font à ce titre partie des priorités. Les capacités d'accueil dans les ports des navires en difficulté seront également renforcées. Enfin, le Gouvernement a réaffirmé sa volonté d'inciter par un soutien économique adapté les armateurs français à privilégier un renouvellement plus rapide de leur flotte et à revenir sous pavillon français. La réglementation du transport maritime dépend cependant pour une très large part de règles fixées au niveau international et communautaire, qui doivent être complétées, améliorées et dont il faut mieux contrôler l'application. C'est pourquoi le Gouvernement a proposé à l'OMI (organisation maritime internationale), à la Commission européenne et au FIPOI (fonds international d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures) trois mémorandums afin de progresser sur la sécurité du transport maritime et la prévention des pollutions. Ces propositions s'articulent autour de cinq axes : éviter le transit à proximité des côtes françaises et l'arrivée dans les ports français de navires à risques : à cette fin, la France propose notamment d'instaurer au sein de l'Union européenne une obligation de signalement des navires de plus de 300 tonneaux transportant des produits polluants ou dangereux à l'entrée dans les eaux territoriales dans les Etats membres de l'Union et de créer un régime d'autorisation préalable pour l'accès aux ports communautaires, soumis à la fourniture d'un dossier de sécurité complet sur l'état du navire, les qualifications de l'équipage et les conditions de travail à bord ; la France propose en outre que tous les navires soient pourvus d'une assurance couvrant notamment les dommages aux tiers pour entrer dans les ports communautaires ; renforcer les réglementations relatives aux navires et aux équipages, en proposant l'élimination des navires citernes à simple coque, à partir du 1er janvier 2005 pour les navires de plus de 160 000 tonnes et du 1er janvier 2008 pour les autres, ainsi qu'une harmonisation par le haut des conditions de travail des équipages ; renforcer les contrôles de la sécurité des navires, en portant à 2 ans et demi l'intervalle maximal entre deux contrôles de structure (au lieu de 5 ans actuellement), par l'Etat du port et par l'Etat du pavillon, par des sociétés de classification agréées et indépendantes, en mettant en oeuvre au niveau communautaire un système commun de contrôle des organismes chargés de la sécurité ainsi qu'en dotant l'OMI d'une capacité de supervision des contrôles ; assurer une plus grande transparence sur l'état des navires en particulier par la généralisation de la base de données EQUASIS (European quality shipping information system) créée à l'initiative de la France et de la Commission européenne ; responsabiliser davantage l'ensemble des acteurs du transport maritime ; la France propose à cette fin de modifier le mode de calcul des contributions des chargeurs au FIPOI pour prendre en compte des critères représentatifs de l'état des navires choisis et d'ores et déjà de créer une taxe sur les échanges d'hydrocarbures modulée selon la qualité des navires, ainsi que de relever les plafonds d'indemnisation du FIPOI à un milliard d'euros (au lieu d'un peu plus d'un milliard de francs actuellement) afin de mieux réparer les préjudices subis par les particuliers, les entreprises, les collectivités publiques et l'environnement ; de même, il est proposé d'augmenter le plafond de responsabilité des armateurs, en fonction de l'état de leurs navires, et d'étudier la possibilité de mettre en oeuvre un régime de responsabilité des propriétaires de la cargaison. La suite donnée à ces propositions constituera une des priorités de la présidence française de l'Union européenne.

## Données clés

**Auteur :** [M. Christian Estrosi](#)

**Circonscription :** Alpes-Maritimes (5<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 41324

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** aménagement du territoire et environnement

**Ministère attributaire :** aménagement du territoire et environnement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 7 février 2000, page 765

**Réponse publiée le :** 8 mai 2000, page 2845