



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 42483

Texte de la question

M. Roland Blum appelle l'attention de Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur la succession des sinistres qui endeuillent et polluent nos côtes. Après l'Amoco Cadiz, de triste mémoire, l'Erika vient de faire naufrage à son tour sur les côtes bretonnes entraînant le désastre que l'on connaît. Il est grand temps maintenant d'interdire la circulation de tels navires dont les structures principales sont tellement oxydées que le moindre gros temps les disloque. Les compagnies pétrolières irresponsables qui affrètent de tels navires doivent être sévèrement sanctionnées, au même titre, d'ailleurs, que les compagnies de navigation auxquelles ces bâtiments appartiennent. Par ailleurs, compte tenu du pouvoir de pollution des produits transportés, les agréments accordés doivent faire l'objet d'études et de conditions préalables plus restrictives. Il lui demande quelles sont les dispositions qu'elle envisage de prendre afin de rendre plus sûrs les transports d'hydrocarbures. - Question transmise à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

Texte de la réponse

La question de l'honorable parlementaire pose le problème général de la lutte contre les navires sous-normes, et concerne en particulier la flotte pétrolière. Sur le plan national, les principaux acteurs du transport maritime pétroliers en France se sont engagés dans une charte. Par cette charte, les affréteurs s'engagent à ne plus utiliser de navires à simple coque à partir de 2008 et à éviter, sauf contrôle très strict, les navires de plus de 15 ans, ainsi que ceux qui ont souvent changé d'armateurs et de sociétés de classification. Les armateurs s'engagent à effectuer sur leurs navires des contrôles techniques de structure en cale sèche tous les deux ans et demi et à respecter l'intégralité des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI), concernant la sécurité et la prévention de la pollution, et de l'Organisation internationale du travail (OIT) à propos des aspects sociaux. Enfin, l'ensemble des parties s'engage à renseigner et à utiliser la base de données EQUASIS relative aux renseignements sur l'état de navires. Les comités interministériels de la mer (CIMER) qui se sont tenus les 28 février et 27 juin 2000, sous la présidence du Premier ministre, ont permis de prendre de nombreuses initiatives pour renforcer les moyens attribués à la sécurité maritime. Ainsi, deux cents postes supplémentaires seront créés en trois ans, pour renforcer les Centres de sécurité des navires, les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), les Unités littorales des affaires maritimes, et les officiers de ports. La remise en état de la signalisation maritime sera accélérée (phares, balises et navires baliseur), l'ensemble des radars des CROSS de la Manche renouvelé et des équipements pour l'identification automatique des navires seront mis en place. Un second patrouilleur de haute mer sera commandé et des moyens d'interventions supplémentaires seront mis en place pour la Marine nationale, les Douanes, la Gendarmerie maritime. Par ailleurs, les rôles des ministres chargés de la mer, de la sécurité civile et de l'environnement sont précisés pour ce qui concerne la prévention, la veille technologique, l'expertise, la préparation de l'intervention et la gestion de crise. Les modalités d'une meilleure cohérence des plans et des opérations de secours sont également définies. Sur le plan international, plusieurs actions ont été menées par le Gouvernement. Le 15 février 2000, il a adressé aux organisations internationales compétentes (Organisation maritime internationale, FIPOl et Union européenne), trois mémorandums qui développent une approche

globale pour un renforcement de la sécurité maritime, fondée sur trois principes : prévenir, contrôler, responsabiliser. Il s'agit d'abord de prévenir en améliorant la surveillance des navires en étendant l'identification systématique des navires transportant des produits dangereux et en exigeant la transmission préalable d'un dossier de sécurité avant l'accès à un port européen. Il s'agit ensuite de renforcer les normes et les contrôles en accélérant l'élimination des pétroliers à simple coque, en harmonisant les conditions de travail des équipages par la ratification des conventions de l'OIT, en renforçant le contrôle de la structure des navires en cale sèche, et en assurant un meilleur contrôle des organismes chargés de la sécurité que sont les inspecteurs des Etats du port et du pavillon et les sociétés de classification. Il s'agit enfin de responsabiliser en accroissant la transparence grâce à la mise en commun d'informations sur les navires sur la base de données EQUASIS, faire évoluer le dispositif du FIPOL (Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures) pour les victimes des marées noires, en révisant le mode de calcul des contributions et en bannissant les navires ne respectant pas les normes internationales. 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. Suite au mémorandum français, la Commission européenne a présenté une communication comprenant deux directives, l'une sur le renforcement des contrôles des sociétés de classification, l'autre sur le renforcement du contrôle des navires dans les ports, comprenant notamment la possibilité de bannir les navires des ports européens et la nécessité de consulter la base de données EQUASIS. Après une amélioration des textes par le Conseil européen, sous la présidence française, au second semestre 2000, ces directives sont aujourd'hui reprises par le Parlement européen. Une deuxième série de mesures a été présentée par la Commission européenne en décembre 2000. Elle comporte un projet de directive sur un système européen de suivi, de contrôle et d'information du trafic maritime, un projet d'agence pour la sécurité maritime et un projet de règlement concernant un fonds d'indemnisation en cas de pollution. De son côté, le secrétaire général de l'OMI a répondu favorablement à la demande de la France de faire avancer rapidement ses propositions. La proposition de la France, de rendre obligatoire le contrôle en cale sèche tous les deux ans et demi pour les navires pétroliers et vraquiers à partir de 15 ans et la proposition franco-britannique d'obliger les navires à se signaler aux Casquets ont d'ores et déjà été adoptées par le comité de sécurité maritime réuni décembre 2000. Le projet français, soutenu par la Commission européenne, de base de données EQUASIS sur l'état en temps réel des navires a été lancé avec succès le 23 mai 2000 avec le soutien de l'OMI. Enfin, la proposition visant à accélérer l'élimination progressive des pétroliers à simple coque, signée par la France, l'Allemagne et la Belgique, a été étudiée lors des comités de la protection du milieu marin. Elle a conduit à un amendement à la convention MARPOL, adopté par l'OMI fin avril dernier. Cette mesure, qui a abouti dans des délais record grâce à l'unicité de voix des pays européens, permet d'éliminer les pétroliers à simple coque les plus anciens suivant un calendrier comparable à celui adopté par les Etats-Unis (Oil Pollution Act de 1990). Le plafond d'indemnisation du FIPOL a, pour sa part, été porté de 1,2 milliard de francs à 1,8 milliard de francs, par application du mécanisme interne à la convention.

Données clés

Auteur : [M. Roland Blum](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (1^{re} circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42483

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 février 2000, page 1219

Réponse publiée le : 25 juin 2001, page 3699