



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 42484

Texte de la question

M. Roland Blum rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement deux dates qui ont marqué l'opinion française : mars 1978, Amoco Cadiz et décembre 1999, Erika. Aux 200 000 tonnes du premier sont venues s'ajouter 37 000 tonnes supplémentaires d'hydrocarbures qui ont détruit les côtes et tué des milliers d'oiseaux. Comment peut-on accepter qu'un navire appartenant à un armateur italien, affrété par la société Total-Fina, battant pavillon de complaisance maltais et ayant changé sept fois de propriétaire en vingt-cinq ans de service puisse, sans autre contrainte que celles imposées par des bureaux de contrôle conciliants, transporter des produits hautement polluants dans des conditions qui frisent l'irresponsabilité. Nos côtes, la flore, la faune ne supporteront plus de telles catastrophes. Des normes de sécurité nouvelles doivent être imposées et faire en sorte que les contrôles des bateaux soient moins laxistes : stop aux vérifications complaisantes. Il faut aujourd'hui interdire la navigation des navires pétroliers ayant plus de vingt ans d'âge et renforcer les normes de sécurité internationales. Il lui demande les dispositions qu'il envisage de prendre afin de mettre un terme à l'hécatombe que génère la pollution pétrolière.

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 des 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 internationale. 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 lourds à

l'année. 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 de l'OMI, permettant ainsi un accord international. Le naufrage du levoli 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 application 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. Roland Blum](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42484

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 février 2000, page 1253

Réponse publiée le : 18 juin 2001, page 3545