



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 47061

Texte de la question

M. Michel Hunault interroge M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la nécessaire prévention des catastrophes écologiques telles la récente marée noire due à l'échouage de l'Erika et, dans un souci de prévention, il demande au Gouvernement s'il serait favorable à interdire l'accès dans les eaux territoriales françaises des navires transportant des marchandises dangereuses s'ils ne sont pas équipés d'une double coque et d'un double fonds et s'ils ne sont pas immatriculés dans un Etat membre de l'Union européenne.

Texte de la réponse

Le naufrage du pétrolier Erika, en décembre 1999, a provoqué une prise de conscience et des réactions qui ont favorisé l'évolution de la réglementation européenne et internationale que la France a impulsée par ses initiatives tant en niveau communautaire qu'international. La France, en collaboration avec ses partenaires européens, a proposé à l'Organisation maritime internationale d'éliminer rapidement tous les pétroliers à simple coque et de les remplacer par des pétroliers à double coque ou de conception équivalente (projet européen 3 E) suivant un calendrier semblable à celui que les Etats-Unis ont adopté pour leurs eaux (Oil Pollution Act de 1990). Cette proposition a abouti, lors du comité de la protection du milieu marin d'octobre 2000, à un consensus sur un amendement à la convention MARPOL, quelques options de date restant cependant à choisir lors du prochain comité en avril 2001. Le conseil des ministres européens des transports du 20 et 21 décembre dernier a d'ailleurs convenu que si l'OMI ne prenait pas des mesures satisfaisantes en avril, une réglementation européenne serait adoptée dès le mois de juin 2001 en ce sens. Ainsi, grâce à notre action, près de 40 % des navires pétroliers à simple coque seront éliminés en 2005, et 70 % en 2010. Il n'est pas envisageable de restreindre le transport de marchandises dangereuses à bord des seuls navires de pavillon européen. Ceci serait d'ailleurs contraire aux conventions internationales régissant le droit maritime. Cependant, des mesures renforcées de contrôles et de banissement ont été prises à l'encontre des pavillons noirs, c'est-à-dire des pavillons dont le taux de détention dans les ports pour insuffisance en matière de sécurité est supérieur à la moyenne. Ainsi les pavillons reconnus comme moins bons font l'objet d'une surveillance européenne particulière et les navires de ces pavillons sont bannis à la première récidive en cas d'insuffisance en matière de sécurité.

Données clés

Auteur : [M. Michel Hunault](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (6^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 47061

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 mai 2000, page 3207

Réponse publiée le : 12 février 2001, page 991