



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 8934

Texte de la question

M. Simon Renucci attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur les risques environnementaux engendrés par le développement du trafic maritime. La catastrophe du pétrolier Prestige pose une nouvelle fois les risques d'accident et de pollution sur nos côtes. La Méditerranée est une des mers du monde les plus fréquentées. Une telle catastrophe provoquerait des dégâts environnementaux et économiques majeurs sur l'ensemble des côtes métropolitaines et insulaires méditerranéennes françaises, les Bouches de Bonifacio, zone de grande richesse naturelle, se trouvent très menacées. Malgré les dernières mesures spécifiques prises, il apparaît que le détroit reste sous la menace d'un accident ou d'une pollution. Il lui demande donc de préciser les projets du Gouvernement en la matière et notamment s'il envisage d'accélérer l'obligation de la double-coque et l'embarquement d'un pilote à bord afin de vérifier l'état du navire comme cela se fait aux Etats-Unis.

Texte de la réponse

Le caractère dangereux des Bouches de Bonifacio a d'ores et déjà amené la France à y renforcer la veille radar sur le sémaphore de Pertusato, et à y réglementer la circulation maritime en liaison avec l'Italie. La France vient également de créer une zone de protection écologique en Méditerranée, par la loi 2003-346 du 15 avril 2003. Ce concept trouve donc ici sa première application. Pour ce qui concerne les transports de certains produits pétroliers dans des navires à simple coque, le Conseil européen des transports du 27 mars 2003 vient d'adopter une modification au règlement européen n° 417/2002. Cette modification qui entrera en vigueur à l'été 2003 a pour but d'accélérer l'entrée en service des pétroliers à double coque, d'exiger que certains produits pétroliers soient transportés dans des pétroliers à double coque, et de renforcer les contrôles de la structure des pétroliers. Son extension à l'échelle mondiale a été demandée à l'Organisation maritime internationale. La Méditerranée bénéficiera naturellement de ces dispositions. Il n'est pas actuellement envisagé d'obliger les navires à embarquer un pilote pour franchir les Bouches de Bonifacio. Outre le faible nombre de navires en transit et de pilotes disponibles, une telle obligation n'aurait vraisemblablement aucune chance d'être avalisée par l'Organisation maritime internationale. En effet, d'autres détroits (Danemark, Turquie) voient passer un trafic bien plus important sans obligation d'embarquer un pilote. En revanche, il est prévu de longue date dans la réglementation, et effectivement pratiqué, que les pilotes d'un port informent les services compétents quand un navire leur paraît en piètre état. Il convient de rappeler que l'état des navires étrangers est vérifié par les inspecteurs de la sécurité des navires, qui montent à bord des navires au port, voire en mer lorsque le préfet maritime demande une évaluation. La qualité des contrôles au port a été renforcée à la suite du naufrage de l'Erika par la directive 2001/105, transposée par arrêté du 7 mars 2003. Le nombre des contrôles a également augmenté fortement depuis quelques mois et se situe à un taux de 21,9 % des navires en escale, exprimé en taux glissant sur les douze derniers mois. Le taux, européen de référence sera atteint par la France en juin prochain.

Données clés

Auteur : [M. Simon Renucci](#)

Circonscription : Corse-du-Sud (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8934

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 16 décembre 2002, page 4928

Réponse publiée le : 2 juin 2003, page 4328