



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

Clipperton et TAAF

Question écrite n° 73614

Texte de la question

M. Gilbert Le Bris attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur les risques environnementaux et écologiques que fait courir le chimiquier Shimen osprey, échoué sur l'atoll de Clipperton, à 1 280 kilomètres à l'ouest du Mexique depuis le 10 février 2010. À ce jour, le Shimen osprey n'a toujours pas été dégagé. Il n'y a pas de pollution à déplorer pour le moment mais le pire reste à craindre si le navire reste trop longtemps dans cette position. Ce chimiquier transporte 10 500 t de xylène (produit toxique et inflammable), 6 000 t de suif et 6 000 t de soja. Il est évident qu'un déversement massif entraînerait une lourde pollution du littoral, de la faune et de la flore, ce qui serait très dommageable, en particulier pour la colonie des fous-masqués de l'île. Il devient donc urgent de pomper une partie de sa cargaison afin que soit soulagé le navire et facilitée la tâche des remorqueurs. Aussi, il lui demande quelles mesures il entend prendre afin de remédier ou de faire remédier au plus vite à cette situation dangereuse pour Clipperton, "l'île de la passion".

Texte de la réponse

Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat (MEEDDM), a suivi avec la plus grande attention l'échouage, sur l'île de Clipperton, du chimiquier Shimen Osprey et les opérations qui ont suivi afin de déséchouer le navire. En effet, l'atoll de Clipperton, malgré une superficie limitée, dispose d'une faune et d'une flore exceptionnelles. L'île abrite notamment la plus grande colonie de fous masqués du monde. Le Shichem Osprey, long de 170 mètres et battant pavillon maltais, transportait 22 500 tonnes de cargaison dont 10 500 tonnes de xylène, produit toxique et inflammable, 6 000 tonnes de suif et 6 000 tonnes d'huile de soja. En provenance de La Nouvelle-Orléans et à destination de Ulsan en Corée du Sud, il s'est échoué, le 10 février 2010, sur l'atoll de Clipperton à la vitesse de 16 noeuds. Le navire à double coque s'est échoué sur une longueur de 97 mètres, mais aucune fuite de sa cargaison n'a été constatée. Les autorités locales françaises représentées par le haut-commissariat de la République en Polynésie française ont rapidement mis en demeure l'armateur de faire cesser le danger représenté par le navire, sa cargaison et ses produits de soute. Le MEEDDM a mandaté le centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), basé à Brest, pour obtenir des informations quant à la dangerosité des produits transportés et ses effets potentiels sur l'environnement. La France a également dépêché sur place un navire de la marine nationale, la frégate Courbet, accompagnée d'une équipe d'experts pour évaluer la situation. Une société d'assistance a été mandatée par l'armateur pour organiser les opérations de déséchouement, ce qui a permis l'envoi sur la zone de plusieurs remorqueurs. Ces derniers ont participé sans succès à partir du 13 février 2010 à plusieurs tentatives pour remettre le navire à flot. Le 6 mars, suite au pompage préalable de 3 500 tonnes de xylène et de 6 000 tonnes de soja qui ont été transférées sur une barge d'assistance, le navire, allégé de près de 40 % de son poids, et assisté par deux remorqueurs, a pu être remis à flot à la faveur de la marée. Une fois les opérations terminées, le navire a pris la destination du Mexique. Le parquet de Paris a ouvert une information judiciaire pour notamment mise en danger de la vie d'autrui et infractions au code de la marine marchande. Une enquête est en

cours pour déterminer les circonstances exactes de cet accident. Nonobstant cet heureux dénouement, le MEEDDM se montre particulièrement soucieux des questions sur les accidents maritimes et les pollutions qui peuvent en résulter. Ainsi, dans le cadre du Grenelle de la mer, le groupe de travail sur les pollutions marines (groupe n° 13) a émis plusieurs propositions de mesures, notamment la mise en place des moyens d'intervention à la mer adaptés aux différentes catégories de navires fréquentant les eaux sous juridiction nationale, la révision des règles internationales fixant les effectifs minimaux à bord des navires en transit, mais aussi la mise en place et l'application effective au plan international de mesures strictes de contrôle des navires sur les plans technique et social (y compris via la formation des marins).

Données clés

Auteur : [M. Gilbert Le Bris](#)

Circonscription : Finistère (8^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 73614

Rubrique : Outre-mer

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 mars 2010, page 2551

Réponse publiée le : 26 octobre 2010, page 11661