



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Pollution et nuisances

Question écrite n° 10051

Texte de la question

Mme Segolene Royal interroge M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les graves pollutions maritimes que subit le littoral français. Les catastrophes maritimes se suivent et rien ne change. Après la catastrophe subie par les îles Shetlands, en janvier 1993, les ministres de l'environnement européens, réunis en urgence, avaient pris des décisions que l'OMI (organisation maritime internationale) était chargée de faire appliquer : contrôle de la sécurité des navires au départ des ports avec possibilité d'immobilisation du navire ; déclaration systématique des marchandises transportées ; engagement de la responsabilité du propriétaire de la cargaison et pas seulement celle de l'armateur ; respect des règles de sécurité relatives au transport des matières dangereuses : cargos à double coque pour les hydrocarbures ; caisses cloisonnées pour les matières dangereuses ; etc. Aujourd'hui, plusieurs questions se posent : 1/ pourquoi ne connaissons-nous toujours pas avec précision l'identité des pollueurs, l'ampleur exacte des pollutions et la mesure des dangers ? Quelles démarches fait le gouvernement français pour avoir ces informations ; 2/ la réglementation a-t-elle été respectée ? En particulier, pourquoi les détonateurs et les pesticides n'étaient-ils pas enfermés dans des caisses cloisonnées ? ; 3/ que s'est-il passé entre le mois de septembre au cours duquel l'alerte d'une perte de 34 000 détonateurs a été donnée et le mois de décembre qui les a vu échouer sur les plages françaises ? Pourquoi n'y a-t-il pas eu de mesures de prévention : information des habitants et des élus riverains ; installation de filets de rétention au large des côtes ? 4/ la France doit prendre une initiative avec d'autres pays européens, compte tenu de l'inaction et de l'inefficacité de l'organisation maritime internationale. Quelle initiative compte prendre le gouvernement français ?

Texte de la réponse

Les pertes de cargaisons survenues en mer ces derniers mois, qui ont entraîné d'importants dépôts de substances nocives et de marchandises dangereuses sur le littoral, ont créé une émotion légitime et il est apparu nécessaire de prendre de nouvelles initiatives pour améliorer la sécurité du transport maritime. Dès le 6 janvier 1994, à l'occasion d'une conférence de presse tenue à ce sujet, il a été présenté un catalogue des mesures proposées au niveau international, européen et national, notamment en matière de signalement des navires, d'arrimage des cargaisons, de contrôle des navires et d'indemnisation des dommages. En outre, le 26 janvier dernier, à l'initiative de la France, une réunion avec le ministre des transports d'Allemagne, de Belgique, des Pays-Bas et du Royaume-Uni a permis d'adopter des conclusions communes pour réduire le risque de voir se reproduire les événements récents. La France va soutenir avec vigueur, au sein des instances internationales compétentes, notamment l'organisation maritime internationale et l'Union européenne, les positions qui leur sont soumises. Dans le cas des pesticides arrivés sur le littoral, la provenance est bien connue, le navire *Sherbro* ayant fourni très rapidement les informations nécessaires. Ces pesticides étaient conditionnés conformément à la réglementation dans des sacs plastiques qui ont d'ailleurs bien tenu. Dans le cas des détonateurs, il n'a pas été possible d'en déterminer avec certitude la provenance, même si de fortes présomptions pèsent sur le navire chypriote *Marie H*. En septembre 1993, les autorités françaises ont été informées de la perte, loin de nos côtes, d'un conteneur susceptible de présenter un danger pour la navigation, mais sans que la nature de la cargaison

et le lieu de l'événement soient connus avec précision. Dans ces conditions, aucune information spécifique ne pouvait être donnée aux riverains ou à leurs élus. Par ailleurs, aucun emballage n'ayant été retrouvé, il n'est pas possible de mettre en cause le respect des règles applicables en matière de conditionnement. La mise en place de filets de protection ne peut se justifier que pour protéger de faibles longueurs de côtes aux saisons touristiques, comme l'ont fait les communes de la côte basque pour conserver les plages propres malgré l'arrivée de déchets en provenance de l'Espagne.

Données clés

Auteur : [Mme Royal Ségolène](#)

Circonscription : - SOC

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10051

Rubrique : Transports maritimes

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 janvier 1994, page 191

Réponse publiée le : 2 mai 1994, page 2211