



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Pollution et nuisances

Question écrite n° 10508

Texte de la question

La fin de l'année 1993 et le début de cette année ont vu les côtes françaises interdites aux populations pour cause de pollution par des objets ou produits rejetés par les flots. Des conteneurs tombés à l'eau et endommagés se sont révélés être à l'origine de la dispersion de cette pollution. Les nombreuses sorties infructueuses des moyens de repérages maritimes ou aériens classiquement utilisés pour mettre fin à cet état de fait ont montré les difficultés qu'éprouvent les autorités chargées de la surveillance des côtes face à de telles situations. Or des solutions existent et ont déjà fait leurs preuves, notamment par l'utilisation de balises de détection, dites « balises Argos ». M. Gérard Vignoble attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les propositions faites par les industriels français, promoteurs de cette technique de détection par satellite auprès des autorités de l'OMI et des Communautés européennes, et lui demande de préciser les mesures qui peuvent être mises en œuvre par le Gouvernement pour appuyer un projet permettant à la fois un contrôle et une surveillance accrues et la promotion d'une technologie française.

Texte de la réponse

S'il n'est pas question de mettre en cause les qualités techniques intrinsèques des balises Argos, leur généralisation soit sur les conteneurs, soit sur les navires, n'est pas envisagée dans des délais prévisibles pour les raisons suivantes : sur les conteneurs : le parc mondial des conteneurs maritimes est de l'ordre de 4 millions. Sachant que les systèmes automatiques d'alerte en cas de détresse émettent 90 p. 100 de fausses alertes, il n'est pas actuellement réaliste de penser que l'on peut arriver à un suivi fiable des conteneurs tombés à la mer ; l'Organisation maritime internationale s'est à plusieurs reprises explicitement opposée pour ces raisons à la mise en place obligatoire de radiobalises sur les conteneurs ; des études vont cependant être poursuivies au plan international sur le sujet ; sur les navires : il faut bien comprendre que le suivi des navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes concerne en fait une grande majorité des navires de commerce (les seules exceptions notables étant les navires transportant uniquement du charbon ou du minerai). On peut se demander quel serait l'intérêt d'un tel suivi systématique de la part de la puissance publique, puisque les règles ou systèmes existants (ou devant exister dans un avenir proche) permettent l'émission automatique des appels de détresse, le compte rendu de tout incident ou perte de marchandise, le signalement de tous les navires à l'entrée dans les dispositifs de séparation de trafic. On rappellera que trois de ces dispositifs (Ouessant, Casquets, Pas de Calais) existent le long des côtes françaises en Manche, chacun faisant l'objet d'une surveillance par un centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS). Par ailleurs le gouvernement entend bien poursuivre son action au sein de l'O.M.I. et en coopération avec nos partenaires européens pour renforcer les contrôles des navires sous normes et améliorer les règles internationales par exemple dans le domaine de l'arrimage des conteneurs.

Données clés

Auteur : [M. Vignoble Gérard](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10508

Rubrique : Transports maritimes

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 31 janvier 1994, page 456

Réponse publiée le : 4 avril 1994, page 1692