



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Pollution par les hydrocarbures

Question écrite n° 1585

Texte de la question

M. Jean-Pierre Brard attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur la répétition de naufrages de pétroliers entraînant d'importantes marées noires notamment en Espagne et en Grande-Bretagne. Ces bateaux, très souvent vétustes et donc sujets à des avaries graves, sont en général dotés d'un pavillon de complaisance et pourvus d'un équipage inexpérimenté car sous-payé. D'un faible coût de fonctionnement et amortis depuis longtemps, ces navires sont évidemment d'un très bon rapport pour les armateurs. Mais ils sont à l'origine de désastres écologiques intolérables, le profit des uns étant payé par des régions entières dont les côtes sont souillées, la faune et la flore détruites ou altérées, les écosystèmes bouleversés pour des dizaines d'années. Des mesures contre les pétroliers dangereux peuvent être prises comme cela a été le cas récemment aux États-Unis. Il lui demande, en conséquence, quelles mesures au niveau national et dans le cadre de la Communauté européenne sont prévues pour généraliser rapidement l'obligation de la double coque, interdire aux pétroliers dangereux l'accès tant des ports nationaux et européens que des eaux territoriales correspondantes et redéfinir les routes maritimes pour l'ensemble des navires transportant des substances dangereuses en les éloignant des côtes.

Texte de la réponse

La France, elle-même victime d'accidents graves de pétroliers (Torrey Canyon en 1967, Amoco Cadiz en 1978), a contribué très activement au renforcement de la réglementation en matière de sécurité maritime au niveau mondial, au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI). Pour ne citer que les évolutions récentes, l'OMI a adopté, le 6 mars 1992, de nouvelles règles de conception de pétroliers plus écologiques et un renforcement des inspections des pétroliers existants par les sociétés de classification, dont les résultats devront obligatoirement être tenus à la disposition des inspecteurs de l'État du port. Les pétroliers neufs mis en chantier à partir du 6 juillet 1993 doivent ainsi être dotés d'une double coque ou d'un pont intermédiaire, diminuant très sensiblement les risques de déversement de quantités importantes de pétrole en cas d'échouement d'un navire de ce type. La France soutient également à l'OMI une proposition visant à ce que les navires soient obligés de se signaler lorsqu'ils pénètrent dans les zones dangereuses ou sensibles vis-à-vis de l'environnement, couvertes par des services de trafic maritime (en France, les CROSS, centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) ; cette proposition devrait pouvoir aboutir prochainement. L'OMI a entrepris de contrôler la qualité des sociétés de classification, de refondre les normes de qualification des équipages et de réduire les délais de mise en vigueur des nouvelles règles. Un organe particulier constitué par les États membres au sein de l'OMI vient, par ailleurs, d'être spécialement chargé, à compter de cette année, de veiller à l'application des règles par les États, question particulièrement importante car il est bien connu que certains États ne veillent pas avec une rigueur suffisante au respect des conventions internationales pour les navires battant leur pavillon et il paraît donc nécessaire d'accorder la priorité aux actions visant à redresser cette situation. Au niveau de la Communauté économique européenne, à l'initiative de la France, une session extraordinaire du Conseil s'est tenue le 25 janvier 1993, à Bruxelles, réunissant les ministres des transports et les ministres de l'environnement. Les conclusions de ce Conseil ont repris les propositions françaises visant, entre autres, à renforcer le contrôle

des pétroliers en Europe. Plus récemment, lors du Conseil du 8 juin dernier, à Luxembourg, les ministres des transports ont adopté une résolution confirmant ces orientations, y compris la possibilité de refuser l'accès aux ports communautaires aux navires ne répondant pas aux normes agréées au plan international et dont les propriétaires refusent d'effectuer les réparations nécessaires. Enfin, dans le cadre du memorandum de Paris, accord qui réunit maintenant quinze pays européens (les onze de la CEE ayant un littoral, ainsi que Finlande, Norvège, Suède et Pologne), depuis 1982, plus de 110 000 inspections de navires étrangers escalant dans les ports de ces pays ont été effectuées et 3 500 navires, dont de nombreux pétroliers présentant des défauts, ont été retenus ou retardés jusqu'à ce qu'ils aient remédié aux défauts constatés.

Données clés

Auteur : [M. Brard Jean-Pierre](#)

Circonscription : - COM

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1585

Rubrique : Mer et littoral

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 31 mai 1993, page 1489

Réponse publiée le : 12 juillet 1993, page 2023