



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 41268

Texte de la question

M. Gilbert Le Bris attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les risques de pollution pesant sur les côtes françaises du fait de la navigation de pétroliers qui, pour nombre d'entre eux, sont âgés de plus de vingt ans. Le naufrage de l'Erika nous rappelle que les menaces de marées noires sur notre littoral sont, en dépit des mesures prises depuis le naufrage de l'Amoco Cadiz en faveur du renforcement du dispositif de surveillance des côtes, toujours présentes. En effet, les pétroliers sont, certes, les navires les plus contrôlés au monde, mais ils sont aussi parmi les plus âgés de la flotte internationale. Ainsi, alors que leur limite d'âge pour la navigation est fixée à vingt-cinq ou trente ans selon le cas, près de la moitié des pétroliers sont aujourd'hui âgés de plus de vingt ans. Et, plusieurs navires du type de l'Erika naviguent encore au large des côtes françaises, avec effectivement des papiers en ordre, mais sans pour autant remplir les nouvelles normes de la sécurité maritime internationale et avec des faiblesses démontrées par le naufrage de l'Erika. Ce sont ces navires, âgés de plus de vingt ans, qui font courir des risques de morts d'hommes et de pollutions de notre littoral. Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir lui faire connaître les mesures qu'il envisage de proposer à l'Union européenne et à l'Organisation maritime internationale pour, d'une part, faire contrôler spécifiquement et de façon circonstanciée les « sister-ships » de l'Erika et, d'autre part, conforter les contraintes de sécurité pour l'ensemble de la flotte pétrolière mondiale.

Texte de la réponse

S'agissant des contrôles des navires âgés existants par l'Etat du port, il a été proposé à l'Union européenne que les contrôles, renforcés actuellement, prévus dès que les navires ont 20 ans aient lieu à partir de 15 ans. Pour les contrôles de l'Etat du pavillon, la France a proposé à l'Organisation maritime internationale (OMI) de rendre obligatoire un contrôle régulier (tous les deux ans et demi), en cale sèche, par une commission spécialisée indépendante. Ces deux derniers contrôles pourraient être réalisés en commun et au même moment, à condition qu'ils soient faits par des sociétés de classification différentes et agréées. La France a également proposé à ses partenaires européens la mise en place d'un système commun de contrôle, destiné à vérifier l'uniformité des règles et des procédures de contrôle dans l'ensemble des pays membres de l'Union, en ce qui concerne les sociétés de classification, les inspecteurs des ports et ceux de l'Etat du pavillon. L'amélioration de la sécurité de l'ensemble de la flotte pétrolière mondiale est une nécessité. La France a proposé à ses partenaires de l'Union européenne, et à l'OMI, d'interdire progressivement l'entrée dans les ports communautaires des navires citernes à simple coque transportant des produits dangereux ou polluants, de sorte qu'aucun d'entre eux ne soit plus accepté au plus tard en 2008. Il convient que, dès 2008, les navires pétroliers à simple coque soient bannis de la flotte française et c'est le sens de la charte signée le 10 février 2000 avec les opérateurs et les armateurs français concernés. Bien entendu, cette échéance ne doit pas avoir comme conséquence sociale de mettre hors-jeu l'emploi maritime et le savoir-faire de nos marins et officiers. Elle ne doit pas davantage avoir pour conséquence de faire perdre à notre flotte sa part dans une activité internationale à laquelle elle peut prétendre. Enfin, il convient de garder à l'esprit les préoccupations d'approvisionnement du pays par des navires sous pavillon français. C'est pourquoi, il importe de prévoir une composante ambitieuse de

renouvellement de ce segment de flotte et de la faire de manière régulière et coordonnée pour qu'à terme, nous disposions de navires neufs présentant les meilleures garanties de sécurité. Pour cela, le dispositif du GIE fiscal doit jouer un rôle plus important afin de favoriser par ce biais le renouvellement des navires transportant aussi bien du pétrole brut que des produits raffinés. La France a, en outre, proposé des mesures pour accroître la fréquence et la sévérité des contrôles techniques des navires et souhaite que l'Union européenne institue un contrôle régulier tous les deux ans et demi de la structure du navire, à partir de la première entrée dans un port communautaire. Par ailleurs, elle a également proposé d'harmoniser les conditions de travail des équipages, dans la mesure où l'équipage joue un rôle essentiel dans la surveillance et la sécurité à bord.

Données clés

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

Circonscription : Finistère (8^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 41268

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 7 février 2000, page 805

Réponse publiée le : 1er mai 2000, page 2746