



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 42868

Texte de la question

M. Bernard Deflesselles interpelle Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur les dégazages à répétition de nombreux navires sur les lieux du naufrage de l'Erika. Alors qu'une prise de conscience des armateurs et des affréteurs semblait se profiler et que tous disaient avoir tiré la leçon de cette catastrophe, force est de constater aujourd'hui que ces mêmes comportements se répètent et se multiplient, sans aucun scrupule et en toute impunité. Actuellement, ce sont trente-neuf navires qui, profitant du naufrage de l'Erika, ont déversé leurs rejets polluants au large des côtes bretonnes et vendéennes et seulement trois d'entre eux ont été appréhendés grâce aux avions des douanes et de la marine nationale. Il souligne que le débat sur les pollutions marines ne doit pas se limiter au contrôle de la qualité des navires, puisqu'en l'occurrence ces trente-neuf dégazages sauvages, loin d'être accidentels, ont été effectués délibérément. Il doit s'orienter également vers une politique plus répressive à l'égard des capitaines de navires peu respectueux de notre environnement. En juillet dernier, il avait déjà poussé un cri d'alarme en déposant une proposition de loi, cosignée par quatre-vingts parlementaires, visant à sanctionner plus sévèrement les auteurs de rejets polluants en mer. Or, aujourd'hui, cette proposition n'a toujours pas été discutée. C'est pourquoi, à l'heure où la France s'apprête à prendre la présidence de l'Union européenne, il leur demande de bien vouloir envisager de préparer et de proposer une refonte complète de la législation européenne et internationale ayant trait au transport maritime. Cela serait l'une des mesures phares que les Français, lassés de ces marées noires à répétition, exigeront du Gouvernement.

Texte de la réponse

Plusieurs actions ont été engagées par les autorités françaises pour réduire de manière significative les rejets non autorisés en mer (déballastage de citernes ou vidange de capacités d'eaux mazouteuses). L'annexe I à la convention internationale MARPOL 73/78, relative à la prévention de la pollution par les hydrocarbures, impose aux Etats de mettre en place dans leurs terminaux de chargement d'hydrocarbures et dans leurs ports des installations capables de recevoir les résidus et les mélanges d'hydrocarbures. Il convient de noter à ce sujet que la France a été l'un des premiers pays à s'engager de façon significative dans cette voie dès l'entrée en vigueur de cette convention en 1983. Il convient d'observer que les installations de réception ne sont pas toujours employées. En premier lieu, le risque de sanctions encouru par le capitaine de navire n'est pas en rapport avec le coût du dépôt des produits concernés. En second lieu, le contrevenant qui rejette en mer est dispensé d'immobiliser son navire pendant le temps de la prestation portuaire. A cela s'ajoute la difficulté d'apporter la preuve du délit, car les moyens aériens de détection des douanes et de l'aéronavale sont limités compte tenu de l'ampleur du trafic maritime. Une proposition de marquage d'hydrocarbure à l'ADN a été discutée au sein de l'Organisation maritime internationale et sera examinée lors d'un groupe de travail. Ce système permettrait d'identifier de façon formelle l'origine d'éventuelles pollutions par les hydrocarbures. L'installation d'enregistreurs de données de voyage (boîtes noires), rendue obligatoire prochainement sur tous les navires neufs, complète le dispositif de lutte contre les délits en mer. Ce constat a conduit M. Gilbert Le Bris, député du Finistère, et plusieurs de ses collègues à proposer une augmentation substantielle des sanctions, en

cas d'infraction aux rejets autorisés en mer. Cette proposition de loi a été adoptée par l'Assemblée nationale puis déclarée conforme et définitivement votée par le Sénat, le 19 avril dernier. En outre, un projet de loi transposant une directive européenne adoptée le 27 novembre 2000, voté par le Parlement, prévoit, pour les navires touchant un port de la Communauté, l'obligation de déclarer les déchets présents à bord et de les déposer dans des installations adéquates, sous réserve de sanctions en cas d'inobservation de dispositif. Le projet étend aux ports de pêche et de plaisance ces dispositions. Une mission d'inspection conjointe du Conseil général des ponts et chaussées et de l'Inspection générale du ministère de l'environnement doit faire l'inventaire des installations existantes dans les ports français et des investissements éventuellement nécessaires pour en optimiser l'usage et conduire ainsi à une prévention et une lutte renforcées contre la pollution. Il est certain que cette amélioration ne peut aboutir que dans un cadre international. Le Gouvernement a donc proposé à l'OMI, à la Commission européenne et au Fonds international d'indemnisation des pollutions trois mémorandums allant dans ce sens. Les propositions faites par le gouvernement français visent à améliorer les réglementations existantes et à renforcer le contrôle de leur application. Il s'agit, dans un premier temps, d'éviter le transit à proximité des côtes et l'arrivée dans nos ports de navires présentant un risque en matière de sécurité et d'environnement. La France suggère donc de renforcer le système européen de surveillance et de contrôle du trafic maritime, mais aussi de mettre en place un régime d'autorisation préalable pour l'accès aux ports communautaires. Elle souhaite également, dans un second temps, rendre plus sévères les réglementations relatives aux navires et aux équipages. En matière de normes techniques applicables aux navires, la proposition visant à accélérer l'élimination progressive des pétroliers à simple coque a abouti à un consensus lors du comité de la protection du milieu marin de début octobre. Un amendement à la convention MARPOL devrait être approuvé. Les conditions de travail des équipages devront, d'autre part, être harmonisées, et l'inspection du travail renforcée. Enfin, sur proposition du gouvernement français, plusieurs dispositions sont en cours d'examen par les instances communautaires afin de renforcer et d'harmoniser les contrôles techniques de sécurité des navires par l'Etat du port et par l'Etat du pavillon, notamment par des contrôles renforcés dès quinze ans par l'Etat du port, et des contrôles réguliers en cale sèche par l'Etat du pavillon. Un système commun devrait être mis en place afin d'harmoniser les procédures de contrôle des sociétés de classification. Enfin, le ministre agit pour que les dispositions juridiques internationales soient revues pour responsabiliser les opérateurs qui font courir un risque aux hommes et à l'environnement. Cette limite doit être levée, et les plafonds de responsabilité et d'indemnisation doivent être revus à la hausse. Les pollueurs doivent également être les payeurs. D'ores et déjà, la loi n° 2001-44 du 17 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation communautaire dans le domaine des transports, adoptée définitivement par l'Assemblée nationale le 20 décembre dernier, prévoit des mesures visant à accroître les peines infligées aux responsables des actes coupables qu'évoque l'honorable parlementaire. Confronté à une situation déplorable en juin 1997, du fait d'une libéralisation, d'une déréglementation très avancée du secteur du transport maritime, le Gouvernement a dû s'attacher à mettre en oeuvre de nombreux chantiers afin de mieux prévenir des catastrophes comme celle du naufrage de l'Erika. Les réformes proposées sont aujourd'hui en discussion devant plusieurs instances internationales et communautaires aux procédures souvent complexes et parfois longues. En tout état de cause, elles devraient aboutir positivement pour la plupart avant la fin de l'été, ce qui constituera une considérable avancée à mettre au crédit du Gouvernement.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Deflesselles](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (9^e circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42868

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 mars 2000, page 1372

Réponse publiée le : 14 mai 2001, page 2838