



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 43917

Texte de la question

Mme Laurence Dumont appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la sécurité des transports maritimes. Plus de vingt ans après la catastrophe de l'Amoco Cadiz, le récent naufrage du pétrolier Erika nous a malheureusement prouvé combien la réglementation adoptée, les contrôles dans les ports, la surveillance des navires en mer demeurent insuffisants. La France, par la voix de Lionel Jospin, vient d'inviter ses partenaires de l'Union à agir en commun au sein de l'Organisation maritime internationale pour faire adopter et appliquer une réglementation plus contraignante à l'égard des transporteurs. Tout navire transportant des produits dangereux ou polluants serait tenu de se signaler lorsqu'il entre dans les eaux territoriales d'un Etat membre. Un signalement sur une base volontaire serait mis en place dès qu'il pénètre dans la zone des « 200 nautiques ». Ces navires ne pourraient plus entrer dans les ports européens sans autorisation préalable. Le Gouvernement propose également d'interdire l'accès des ports européens aux navires à simple coque d'ici à 2008 et non 2019 comme prévu actuellement. Si comme le dit notre Premier ministre : « Prévenir, c'est tenir les navires dangereux à distance des côtes », les côtes françaises ne seront pas pour autant définitivement à l'abri d'un navire en perdition nécessitant une intervention d'urgence. Il n'existe pas en effet de site en France où l'on pourrait échouer ces navires. Un tel site aurait pourtant permis d'échouer l'Erika et de le vider de sa cargaison plutôt que de l'écarter de nos côtes et de le laisser couler sans être en mesure de se protéger de la marée noire que chacun garde en mémoire. En 1997, le préfet maritime de Cherbourg a pu éviter une catastrophe maritime d'ampleur en échouant sur un banc de sable le porte-conteneurs MSC Rosa M victime d'importantes voies d'eau. Si le MSC Rosa M ne transportait aucun produit polluant autre que son mazout, il aurait pu comme le MSC Carla, reposant aujourd'hui à 3 000 mètres de fond, transporter des produits radioactifs comme du Césium 137. L'existence de sites répertoriés où les autorités pourraient envoyer des bateaux en danger serait, il me semble, de la plus grande utilité, car si les mesures proposées par le Gouvernement éviteront le besoin impérieux de tels sites à l'avenir, ce n'est qu'à moyen voire long terme. Elle lui demande en conséquence de bien vouloir indiquer quelles mesures sont ministère pourrait prendre pour mettre en place ces zones où échouer les navires avant que ne se produise l'irréparable. On pourrait imaginer également l'implantation sur ces sites d'installations de démolition navale, génératrices d'activité à forte utilisation de main-d'oeuvre.

Texte de la réponse

Il est certain que l'amélioration de la sécurité maritime ne peut aboutir que dans un cadre international. Le Gouvernement propose donc à l'organisation maritime internationale, 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. Elles comprennent trois volets concernant la surveillance du trafic, la réglementation applicables aux navires et à leurs équipages et les contrôles techniques des navires. 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 propose 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. La France propose dans un second temps de rendre plus sévères les réglementations relatives aux navires et aux équipages. Du côté des normes techniques applicables aux navires, les navires citernes à simple coque transportant des produits dangereux pourraient être éliminés d'ici 2008. Les conditions de travail des équipages devront d'autre part être harmonisées et l'inspection du travail renforcée. Enfin, le Gouvernement propose de renforcer et d'harmoniser les contrôles techniques de sécurité des navires par l'Etat du port et par l'Etat du pavillon (contrôles renforcés dès 15 ans par l'Etat du port, contrôles réguliers en cale sèche par l'Etat du pavillon, etc.). Un système commun devrait par ailleurs être mis en place en Europe afin d'harmoniser les procédures de contrôle des sociétés de classification ainsi que des inspecteurs des ports ou de l'Etat du pavillon. Le ministre demande également 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. Ce sont autant de chantiers qui devraient permettre de mieux prévenir des catastrophes du type de celle de l'Erika. Dans un autre ordre d'idées, l'honorable parlementaire suggère la création de sites où les navires pourraient s'échouer. Cette idée a priori séduisante se heurte toutefois dans la pratique à de nombreuses difficultés. Tout d'abord, il arrive fréquemment que l'état du navire ne lui permette pas de rejoindre le rivage, soit par ses propres moyens, soit avec l'aide de navires auxiliaires. Ainsi, le pétrolier Erika présentait un tel état de sa structure qu'il aurait inévitablement coulé au large, y compris si une tentative de remorquage avait été initiée. Ensuite si le navire est en état de parvenir à la côte, la perspective de récupérer un navire pour plusieurs mois ou années ne peut que susciter la réticence des élus et de la population locale pour des raisons environnementales ou touristiques. Enfin la perspective de créer ainsi des emplois à travers la démolition navale paraît largement illusoire, tant cette activité est faiblement rémunératrice. Les seuls pays ayant une activité importante de ce type sont aujourd'hui des pays du tiers-monde à main-d'oeuvre faiblement rémunérée. Dans ces conditions, il n'est pas envisageable de donner une suite favorable à une telle proposition.

Données clés

Auteur : [Mme Laurence Dumont](#)

Circonscription : Calvados (5^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 43917

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 mars 2000, page 1946

Réponse publiée le : 23 octobre 2000, page 6088