



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 50686

Texte de la question

M. Armand Jung appelle l'attention de Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur la question du transport maritime des substances dangereuses. La marée noire de l'Erika qui a affecté 500 kilomètres du littoral français rappelle l'urgence d'une politique européenne ambitieuse en matière de réglementation du transport maritime des substances dangereuses. En conséquence, il lui demande si la présidence française de l'Union européenne envisage de proposer très rapidement l'adoption d'une directive cadre sur la responsabilité environnementale mais aussi de promouvoir une politique de prévention des risques, avec, notamment, le renforcement des inspections techniques, la création d'un corps de gardes-côtes européens et une politique de modernisation de la flotte spécialisée introduisant l'obligation de la double coque.

Texte de la réponse

La ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question concernant le transport maritime des matières dangereuses relancée à l'occasion de la catastrophe de l'Erika. Le Gouvernement en a fait sa priorité. Il a rendu public un dispositif en ce sens lors d'une réunion de ministres qui s'est tenue le 15 février et lors des comités interministériels de la mer du 28 février et du 27 juin. D'ores et déjà, au niveau national, les moyens de contrôle, de surveillance, de prévention et d'intervention seront renforcés : doublement en deux ans du nombre d'inspecteurs de sécurité et renforcement de leur formation ; création de 30 postes d'officiers de port d'ici à 2002 ; renforcement et professionnalisation des CROSS (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer) grâce notamment à un programme d'investissement de 238 MF ; accélération du programme de mise en état des phares et balises, de modernisation des baliseurs et des systèmes de radionavigation ; mise en place d'un remorqueur d'intervention dans le Pas-de-Calais, ce qui portera leur nombre à quatre, et amélioration du dispositif par un nouvel appel à concurrence lancé en 2001 ; acquisition pour le sauvetage d'un hélicoptère de moyen tonnage et affrètement d'un navire spécialisé en matière de dépollution ; acquisition d'un nouvel avion POLMAR et modernisation de celui couvrant la Méditerranée ; construction d'un deuxième patrouilleur de haute mer par le ministère de l'équipement, des transports et du logement et renforcement des moyens de la gendarmerie maritime ; mise en place d'un dispositif garantissant qu'un navire ne puisse plus quitter un port français s'il ne peut pas démontrer que ses déchets et résidus de cargaison ont été déposés dans une installation appropriée, pour lutter contre les dégazages en mer, en cours d'examen par le Parlement ; renforcement et diversification des sanctions contre les auteurs de rejet illicite, grâce notamment à une proposition de loi en cours d'examen par le Parlement ; renforcement des mesures de protection de la Méditerranée avec notamment la création d'une zone de protection écologique. Le dispositif national de gestion est également à améliorer. A cette fin, une mission a été confiée à la Mission d'inspection spécialisée de l'environnement (MISE) en vue d'améliorer les conditions de mise en oeuvre des plans POLMAR. Une meilleure association des organisations socioprofessionnelles et du secteur associatif, l'organisation du concours des bénévoles, ainsi qu'une meilleure prise en compte de l'environnement font à ce titre partie des priorités. Les instructions sur la mise en oeuvre du plan POLMAR devront être revues en conséquence avant la fin de cette année. Les capacités d'accueil dans les ports des

navires en difficulté seront également renforcées. Enfin, le Gouvernement a réaffirmé sa volonté d'inciter par un soutien économique adapté les armateurs français à privilégier un renouvellement plus rapide de leur flotte et à revenir sous pavillon français. La réglementation du transport maritime dépend cependant pour une très large part de règles fixées au niveau international et communautaire, qui doivent être complétées, améliorées et dont il faut mieux contrôler l'application. C'est pourquoi le Gouvernement a proposé à l'OMI (Organisation maritime internationale), à la Commission européenne et au Fonds international d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) trois mémorandums afin de progresser sur la sécurité du transport maritime et la prévention des pollutions. Ces propositions s'articulent autour de cinq axes : éviter le transit à proximité des côtes françaises et l'arrivée dans nos ports de navires à risques : à cette fin, la France propose notamment d'instaurer au sein de l'Union européenne une obligation de signalement des navires de plus de 300 tonnes transportant des produits polluants ou dangereux à l'entrée dans les eaux territoriales dans les Etats membres de l'Union et de créer un régime d'autorisation préalable pour l'accès aux ports communautaires, soumis à la fourniture d'un dossier de sécurité complet sur l'état du navire, les qualifications de l'équipage et les conditions de travail à bord ; la France propose en outre que tous les navires soient pourvus d'une assurance couvrant notamment les dommages aux tiers pour entrer dans les ports communautaires ; renforcer les réglementations relatives aux navires et aux équipages, en proposant l'élimination des navires citernes à simple coque, à partir du 1er janvier 2005 pour les navires de plus de 160 000 tonnes et du 1er janvier 2008 pour les autres, ainsi qu'une harmonisation par le haut des conditions de travail des équipages ; renforcer les contrôles de la sécurité des navires, en portant à deux ans et demi l'intervalle maximal entre deux contrôles de structure (au lieu de cinq ans actuellement), par l'Etat du port et par l'Etat du pavillon, par des sociétés de classification agréées et indépendantes, en mettant en oeuvre au niveau communautaire un système commun de contrôle des organismes chargés de la sécurité ainsi qu'en dotant l'OMI d'une capacité de supervision des contrôles ; assurer une plus grande transparence sur l'état des navires en particulier par la généralisation de la base de données EQUASIS (European Quality Shipping Information System) créée à l'initiative de la France et de la Commission européenne ; davantage responsabiliser l'ensemble des acteurs du transport maritime ; la France propose à cette fin de modifier le mode de calcul des contributions des chargeurs au FIPOL pour prendre en compte des critères représentatifs de l'état des navires choisis et, d'ores et déjà, de créer une taxe sur les échanges d'hydrocarbures modulée selon la qualité des navires, ainsi que de relever les plafonds d'indemnisation du FIPOL à un milliard d'euros (au lieu d'un peu plus d'un milliard de francs actuellement) afin de mieux réparer les préjudices subis par les particuliers, les entreprises, les collectivités publiques et l'environnement ; de même, nous proposons d'augmenter le plafond de responsabilité des armateurs, en fonction de l'état de leurs navires, et étudions la possibilité de mettre en oeuvre un régime de responsabilité des propriétaires de la cargaison. La suite donnée à ces propositions constituera une des priorités de la présidence française de l'Union européenne. Ce renforcement ne concerne pas seulement le transport d'hydrocarbures. Le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement a ainsi été mandaté pour mettre en place une base de données sur les impacts et le comportement des autres produits les plus couramment transportés ainsi que sur les méthodes de lutte. De même, une réflexion sera conduite sur l'instrument international le plus pertinent pour améliorer la sécurité du transport maritime de substances nocives autres que les hydrocarbures ainsi que sur les moyens d'obtenir une traçabilité permanente des cargaisons dangereuses.

Données clés

Auteur : [M. Armand Jung](#)

Circonscription : Bas-Rhin (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 50686

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 11 septembre 2000, page 5197

Réponse publiée le : 23 octobre 2000, page 6031