



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 60985

Texte de la question

M. Bernard Nayral attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les moyens disponibles pour défendre les côtes du Languedoc-Roussillon contre un risque de pollution accidentelle par les hydrocarbures ou les produits toxiques. En effet, selon une étude réalisée par la section Languedoc-Roussillon de l'institut français de la mer, les moyens disponibles sont notoirement insuffisants et, quand ils existent, difficiles à mettre en oeuvre dans des délais admissibles. Cette absence de moyens de défense adaptés fait peser un risque considérable pour les populations et les activités côtières des départements concernés. C'est pourquoi, il lui demande si des mesures seront prochainement mises en oeuvre pour remédier à cette situation.

Texte de la réponse

Le dispositif destiné à faire face aux risques de pollution accidentelle du milieu marin prend en compte le double objectif de prévention et de lutte, sous l'autorité des préfets maritimes, des préfets de zone de défense et des préfets de département. Le préfet maritime a sous son autorité des équipes d'évaluation et d'intervention qui peuvent être transportées par hélicoptère sur les navires en difficulté, des remorqueurs d'intervention susceptibles de venir au secours de ces navires et de les mettre à l'abri, et des navires de lutte contre la pollution. Les remorquages peuvent être imposés d'autorité en cas de menace pour l'environnement. Lorsque le littoral subit une pollution dépassant les moyens communaux, le préfet de département dirige la lutte et met en oeuvre les matériels des stocks interdépartementaux POLMAR. Le recours aux moyens privés, et notamment à ceux des industriels pétroliers, est également prévu. La lutte contre la pollution marine fait l'objet d'une coopération internationale qui possède un caractère régional marqué. En Méditerranée, le préfet maritime dispose de moyens importants : le remorqueur Merou (100 tonnes au croc), susceptible d'appareiller en moins de 45 minutes en cas d'événement, ou prépositionné en mer, complété, en cas de menaces multiples, par des remorqueurs du port de Marseille dont un contrat prévoit l'intervention en urgence, une dizaine de navires dont quatre sont équipés de moyens de pompage et de récupération, les autres pouvant procéder à l'épandage de dispersants ou à la mise en place de barrages. D'autres moyens peuvent participer à la lutte suivant les nécessités opérationnelles, notamment des aéronefs, les unités nautiques des administrations autres que la marine nationale, et des moyens privés. Pour les opérations sur le littoral, le préfet de département dispose des moyens des centres de stockage interdépartementaux de matériel POLMAR positionnés à Sète et à Marseille. Ce dispositif peut être renforcé en urgence par les stocks Polmar privés de la FOST (Fast Oil Spill Team), à Marnage, ou ceux de l'OSRL (Oil Spill Response Limited) basés à Southampton. Ces moyens privés sont conditionnés pour être aérotransportables. De nombreux accords internationaux couvrent la Méditerranée, dont la convention PARPOL et la convention OPRC, mais surtout au plan régional la convention de Barcelone et son organisme d'urgence : le REMPAC (Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence en cas de pollution marine accidentelle). Sur un plan local, la coopération est organisée autour de l'accord RAMOGE de 1976, et son volet RAMOGEPOL de 1993, passé entre la France, Monaco et l'Italie, ainsi que du LION PLAN en cours de signature entre la France et l'Espagne. Au sein de l'Union européenne, le cadre communautaire de

coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle " permet, comme lors des accidents de l'Erika et du levoli Sun, de faire jouer l'assistance entre pays membres. Les autorités de l'Etat ne sont donc pas du tout démunies de moyens d'intervention sur la côte du Languedoc-Roussillon, contrairement à ce que suggère l'Institut français de la mer dans sa campagne auprès des élus de la région. Comme tout dispositif, il doit cependant évidemment être adapté en fonction de l'évolution des menaces. A cet égard, une étude est en cours pour mieux juger les risques que présente le trafic maritime au large de nos côtes méditerranéennes, et sans attendre, un certain nombre de décisions ont été prises par le Gouvernement. En ce qui concerne les moyens de haute mer, en application des décisions du comité interministériel de la mer (CIM) du 28 février 2000, la marine nationale se dotera à court terme d'un nouveau navire de lutte antipollution qui pourra être utilisé, en cas de besoin, sur l'une ou l'autre des façades maritimes. Le dispositif de remorqueurs d'intervention fera en 2003, dans le même cadre, l'objet d'une démarche d'amélioration qualitative. Enfin, le CIM du 28 février 2000 a décidé de renforcer l'arsenal juridique, en vue d'être mieux à même de prévenir les pollutions maritimes en Méditerranée, notamment du fait des " déballastages sauvages ". En l'absence de zone économique exclusive dans cette mer, la création d'une zone de protection écologique permettra l'application au-delà des eaux territoriales, de la loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, autorisant ainsi le contrôle et la poursuite des contrevenants pour lesquels les sanctions ont été aggravées suite à l'adoption de la loi du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Nayral](#)

Circonscription : Hérault (5^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 60985

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 mai 2001, page 2776

Réponse publiée le : 5 novembre 2001, page 6349