



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

mer et littoral

Question écrite n° 71237

Texte de la question

M. François de Rugy attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur les actes de délinquance maritime répétées que constituent les dégazages sauvages de navires en mer. Les 27 et 28 novembre 2009, une pollution importante de type marée noire a touché notamment l'île de Noirmoutier avec près de huit tonnes de galettes, de boulettes de fioul et de sable souillé. Le 29 novembre 2009, de nouvelles boulettes et traces de galettes de fioul sont venues s'échouer sur le littoral des quatre communes de cette île ainsi que sur celui de La Barre-de-Monts et de Notre-Dame-de-Monts. Ces deux dernières communes, ainsi que Barbâtre, sont plus particulièrement touchées. Les navires peuvent profiter du mauvais temps qui priver les satellites et les avions de capacité de détection pour purger et nettoyer des cuves de fioul lourd. Ces pollutions nécessitent ensuite l'intervention de centaines de pompiers, agents municipaux ou agents de département pour nettoyer sans délais. En conséquence, il lui demande quelles mesures ont été prises pour identifier autant que possible l'origine de ces produits polluants et quelles mesures seront prises pour prévenir ces pollutions, notamment par la généralisation d'installations portuaires de collecte et de traitement des déchets de fioul.

Texte de la réponse

La prévention et la lutte contre la pollution en mer sont des thèmes qui ont été largement abordés lors du Grenelle de la mer. Les rejets illicites, effectués par les navires en mer, de produits polluants, et notamment d'hydrocarbures, font l'objet d'une mobilisation particulière, eu égard à leur caractère délictueux. Trois directives de l'Union européenne, transposées en droit interne, apportent chacune des réponses complémentaires pour la lutte contre ces pollutions, leur prévention, leur détection et leur répression. La directive 2000/59/CE sur les installations portuaires de réception des déchets des navires oblige les commandants de navire à décharger leurs résidus de cargaison (eaux de nettoyage) et de propulsion (eaux mazouteuses, huiles et sédiments de centrifugation) avant l'appareillage, dans des installations portuaires adaptées, en fonction des capacités de stockage du bord. Cette directive a été transposée en droit interne par le décret n° 2003-920 du 22 septembre 2003. Elle fait l'objet d'un suivi attentif, notamment en ce qui concerne la nature des installations mises en place, leurs capacités et les filières de retraitement des polluants. La directive 2002/59/CE traite du système communautaire de suivi du trafic maritime, qui impose la mise en place d'un réseau électronique pour la diffusion et l'échange d'informations sur les mouvements de navires, leurs cargaisons et les incidents subis à bord. Les déchargements de résidus de cargaison et de propulsion seront à terme notifiés par l'intermédiaire de ce système d'information afin d'alerter les ports sur l'attention à porter sur tel ou tel navire. La directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires vise à améliorer la détection des pollutions. Depuis avril 2007, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) met à la disposition des États membres un service de détection des pollutions en mer par satellite, nommé CleanSeaNet. La France participe activement au développement de cette application, afin de tendre vers un outil performant, capable de mettre en cohérence les données de détection des nappes de pollution avec celles de suivi des navires. Ce processus accélérera l'identification des navires à l'origine des pollutions. Enfin, s'agissant de la répression, la France a

considérablement durci le cadre pénal applicable, à travers une modification du code de l'environnement. La direction des affaires maritimes a par ailleurs passé une convention avec le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) pour une étude sur le marquage des hydrocarbures des navires, afin de faciliter la recherche de la source de pollution. À ce stade, le CEDRE a indiqué clairement qu'il n'est pas en mesure d'assurer que l'intégralité de la structure ADN, après passage successif dans la chaîne de traitement et de combustion des hydrocarbures, puis de l'environnement marin, sera préservée pour permettre une reconnaissance fiable du marqueur. Parallèlement, la direction des affaires maritimes élabore, conjointement avec la direction de la sécurité civile, la mise au point du guide de rédaction du dispositif d'organisation de la réponse de sécurité civile, communal et intercommunal, dans le cadre de la pollution accidentelle des eaux, au sein du plan communal de sauvegarde. Ce guide permettra d'harmoniser et de mutualiser les procédures et les matériels, d'introduire des formations spécifiques dédiées à la lutte contre les pollutions et d'identifier des filières de retraitement des polluants et granulats pollués, pour permettre aux communes de faire face aux pollutions gagnant le littoral. Cela s'est traduit en droit interne par la loi n° 2008-757 du 1er août 2008, qui porte les sanctions maximales à dix ans d'emprisonnement et 15 Meuros.

Données clés

Auteur : [M. François de Rugy](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (1^{re} circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 71237

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 16 février 2010, page 1559

Réponse publiée le : 9 août 2011, page 8591