



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

mercure

Question écrite n° 91150

Texte de la question

M. Jean-Luc Bleunven attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la présence d'un risque potentiel sur la santé des agents des phares et balises du fait de leur exposition professionnelle au mercure. Concrètement, le mercure provient de la cuve installée dans le sommet de la tour servant de support au système d'optique et permettant le flottement et la rotation des optiques de feux à éclats. En cas de tempêtes, les vagues font vibrer les phares et il arrive que le mercure se comprime et déborde. C'est ce qu'il s'est produit en 2014 dans le phare de la Jument près d'Ouessant, dans le Finistère. Malgré l'opération de dépollution mise en place, le mercure n'a pu être totalement récupéré. Le passage du mercure à la mer pourrait avoir un impact non négligeable sur la chaîne alimentaire avec des répercussions sur la santé. Rappelons que tout comme l'amiante, le mercure est à l'origine de maladies professionnelles. L'exposition aux vapeurs toxiques est susceptible d'engendrer des conséquences graves sur la santé des agents des phares et balises ce qui provoque une inquiétude légitime. À titre préventif, il semblerait nécessaire de recourir rapidement au retrait du mercure dans les phares concernés. L'un des enjeux contemporains de la signalisation maritime est le développement de nouvelles technologies moins consommatrices d'énergie. Les feux à diodes électroluminescentes (LED) sont une innovation pour la transition énergétique. En effet, la consommation d'énergie est divisée par un facteur de 5 à 10. La plupart des phares ne sont pas dotés d'une grosse puissance et peuvent donc être équipés de feux à LED. Cette mesure préventive semble indispensable si l'on veut protéger notre mer d'Iroise et préserver la santé des agents. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir faire connaître son intention en la matière.

Texte de la réponse

La technologie des cuves à mercure permettant de supporter la charge des optiques des phares a été utilisée en France depuis la fin du 19ème siècle. Cette technologie permet de limiter fortement les frottements et d'assurer la rotation des optiques avec des moteurs de faible puissance : elle a supplanté les roulements à galets qui étaient moins fiables et moins durables. La situation française est particulière en raison du nombre important d'ouvrage ayant encore aujourd'hui de fortes portées. Ces ouvrages comportent des optiques lourdes installées sur des cuves à mercure. Deux problématiques sont identifiées avec l'utilisation du mercure : - le risque de pollution par débordement de la cuve ; - l'évaporation du mercure à température ambiante. Compte tenu de la présence du mercure dans de nombreux phares, des dernières évolutions de la réglementation et suite aux tempêtes de 2014 qui ont tout particulièrement affecté le phare de la Jument, la direction des affaires maritimes (DAM) a commandé une expertise au centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) afin d'optimiser les dispositions de sécurité existantes et d'assurer la maîtrise des risques inhérents à la présence de mercure dans les phares. Cette expertise est en cours et permettra de réactualiser les procédures datant des années 2000 et de progresser dans la gestion du risque mercure dans les phares concernés, en définissant les outils d'aides à la décision en vue de la réduction de l'utilisation du mercure (suppression prévisible dans les sites présentant un risque de débordement non négligeable) ou son emploi bien encadré. A court terme, dans l'attente de l'analyse et de la mise en œuvre de ces préconisations, un

travail a été engagé au sein de la DAM pour préciser et harmoniser rapidement les mesures de prévention et de protection devant être appliquées par l'ensemble des agents du ministère potentiellement exposés aux risques générés par la présence de mercure dans les phares, à la fois en situation d'exposition par évaporation et en situation exceptionnelle de débordement d'une cuve suite à intempéries. Concernant les feux à diodes électroluminescentes (LED), leur utilisation est actuellement systématiquement privilégiée lorsque les portées nominales des feux et phares le permettent. Par contre, pour les grands phares d'Iroise, l'utilisation de technologies LED actuelles supposerait d'accepter une réduction de la portée des phares concernés. Si cette solution a pu être retenue pour quelques phares, elle n'a pu être généralisée dans l'immédiat, car elle conduirait à une réduction du service (portée) de la signalisation dont l'impact sur la sécurité maritime méritera d'être regardé au cas par cas. Les conclusions de l'étude menée par le CEREMA permettront de progresser aussi sur ce point. Enfin, l'inscription ou le classement de certains phares au titre des monuments historiques peut être un frein au remplacement pur et simple de l'optique de Fresnel par des feux à LED et pourrait, sur certains sites, nécessiter de trouver d'autres solutions pour maintenir cette optique en fonction sans pour autant maintenir le système de rotation basé sur la cuve à mercure.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Luc Bleunven](#)

Circonscription : Finistère (3^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 91150

Rubrique : Produits dangereux

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Environnement, énergie et mer

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 28 juin 2016

Question publiée au JO le : [17 novembre 2015](#), page 8282

Réponse publiée au JO le : [23 août 2016](#), page 7508