

20 ANS DE L'ÉRIKA

**Quels changements pour la
sécurité maritime ?**

Dossier de presse | Décembre 2019



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

SOMMAIRE

1^{ÈRE} PARTIE

Pour prévenir des risques maritimes : une sécurité renforcée des navires

Le bouleversement en Europe de la sécurité maritime post-Érika	5
En France, une politique renforcée d'inspections des navires	6
Une réglementation en perpétuelle évolution – les nouveaux défis	7
Quels risques en 2019 ?	9

2^{ÈME} PARTIE

Pour prévenir des risques maritimes : des moyens opérationnels et de surveillance

La surveillance de la navigation maritime	11
La coopération régionale et européenne	13
Le dispositif de lutte contre les pollutions en mer et sur les côtes françaises	14

ANNEXES

Les conséquences juridiques du naufrage de l'Érika	17
Le transport maritime et l'environnement	18



L'Érika

Qu'est-ce que l'Érika ?

L'Érika est le nom d'un navire construit au Japon dans les années 1970, affrété par Total en 1999 pour transporter du pétrole. De taille relativement modeste (184 mètres), il battait pavillon maltais.

Que s'est-il passé ?

Le 11 décembre 1999, alors qu'il transporte 31 000 tonnes de fioul lourd en provenance de Dunkerque et à destination de Livourne, l'Érika rencontre des conditions météorologiques très défavorables en mer. Après avoir lancé un message d'alerte, le capitaine informe les autorités qu'il maîtrise la situation. Il fait route vers Donges (Loire-Atlantique) à vitesse réduite pour mise à l'abri.

Il lance un SOS le 12 décembre au matin, son navire s'étant détérioré durant la nuit. L'équipage est évacué sain et sauf, dans des conditions périlleuses, opération coordonnée par le centre régional opérationnel de sauvetage et de surveillance (CROSS) Étel. Mais le navire se casse en deux dans les eaux internationales, à une trentaine de milles au sud de la pointe de Penmarc'h (Finistère).

Le navire finit par couler dans la nuit du 12 au 13 décembre.

Quelles conséquences ?

Plus de 20 000 tonnes de mazout répandues dans l'océan (Amoco Cadiz en 1978 : 227 000, Prestige en 2002 : 60 000) provoquent une marée noire (le fioul lourd est difficile à gérer, c'est un pétrole résistant au nettoyage naturel ; ses nappes peuvent ainsi parcourir de longues distances). La nappe de pétrole a échoué sur les côtes françaises, sur 400 km du Finistère à la Vendée, soit des centaines de kilomètres de plages souillées et près de 150 000 oiseaux disparus. Elle a ainsi généré 250 000 tonnes de déchets (eau de mer, algues, sables mazoutés, débris divers...).

Quels acteurs impliqués ?

- La préfecture maritime de l'Atlantique, responsable de l'action de l'État en mer (AEM)
- Le CROSS Étel qui assure la mission de surveillance de la navigation, notamment de la pollution, service du ministère chargé de la Mer qui agit sous l'autorité du Préfet maritime
- De multiples acteurs privés (TOTAL, ENEL, TPS, la société de classification Rina...)

Quelles sont les causes du naufrage ?

L'enquête du BEAmer a révélé que la défaillance de la structure du navire était à l'origine de son naufrage : c'était un vieux navire, équipé et entretenu a minima depuis trop longtemps.

Le procès a relaxé les agents de l'État (directeur adjoint du CROSS, deux membres du centre des opérations maritimes de Brest et chef de la division AEM de la préfecture maritime) et a reconnu la responsabilité de quatre acteurs : l'affréteur (Total), la société de classification (Rina), l'armateur et le gestionnaire.

Ce naufrage a été déterminant dans l'évolution des normes en France et au niveau européen.

INTRODUCTION

Il y a un avant et un après Érika en matière de prévention des risques maritimes.

L'accident a provoqué un véritable bond en avant pour la sécurité des navires en Europe. Le naufrage de l'Érika en 1999, puis celui du pétrolier Prestige au large des côtes de Galice en 2002, ont amené la France, aux côtés de l'Union européenne, à renforcer la sécurité et la prévention via trois paquets législatifs « Érika » au niveau européen. Parmi ces trois « paquets », plusieurs mesures clés à retenir : l'interdiction des pétroliers à simple coque, la création d'une agence européenne de sécurité maritime ou encore le renforcement du contrôle des navires étrangers dans les ports européens. Ces mesures européennes ont eu des effets positifs sur le renouvellement de la flotte mondiale.

Au niveau national, la politique de sécurité des navires a également été renforcée, avec notamment des moyens de contrôle supplémentaires dans nos ports. Une information clé : le nombre d'inspecteurs de sécurité des navires a quasiment été doublé dans les années après le naufrage.

L'événement Érika a aussi eu des conséquences juridiques importantes, en renforçant la répression en cas d'incident. Les amendes ont par exemple été augmentées et les conséquences du procès ont notamment conduit à inscrire la notion de préjudice écologique dans la loi.

Aujourd'hui, la France continue à agir à l'échelle mondiale pour faire évoluer la réglementation, en particulier auprès de l'Organisation maritime internationale. Il s'agit de faire face aux nouveaux enjeux de la sécurité : gigantisme des navires, lutte contre les incendies à bord, transport de matières dangereuses...

Par ailleurs, les moyens de surveillance de la sécurité maritime n'ont cessé d'évoluer ces vingt dernières années, avec des moyens satellitaires apportés par l'Europe dont bénéficient les centres régionaux opérationnels de sauvetage et de surveillance (CROSS).

Le dispositif de lutte contre les pollutions en mer et sur les côtes françaises s'est lui aussi étoffé. Il continue aujourd'hui à se moderniser.

La coopération régionale et européenne, qu'il s'agisse de surveillance ou de lutte contre les pollutions, s'est intensifiée. La France est aussi partie prenante d'accords régionaux comme l'Accord de Bonn.

Malgré une réglementation étoffée et des contrôles dans les ports européens en plus grand nombre, le risque d'accident maritime reste présent. Le nombre de naufrages (ou pertes totales) de navires dans le monde a baissé de 65 % au cours de la dernière décennie, atteignant son niveau le plus bas en 2018. En parallèle, le nombre d'accidents maritimes est stable depuis dix ans.

Aujourd'hui, au-delà des objectifs de sécurité maritime, le transport maritime s'est fortement engagé dans la transition écologique et énergétique pour réduire son impact environnemental. Limitation des émissions atmosphériques, réglementation des eaux de ballast, protection des pôles, interdiction des rejets de paraffine en sont quelques exemples.



01

POUR PRÉVENIR DES RISQUES MARITIMES : UNE SÉCURITÉ RENFORCÉE DES NAVIRES

LE BOULEVERSEMENT EN EUROPE DE LA SÉCURITÉ MARITIME POST-ÉRIKA

Le naufrage de l'Érika, puis celui du Prestige en 2002, ont montré des défaillances en matière de sécurité des navires.

Pour les prévenir, l'Europe fait un véritable « bond en avant » : elle met en œuvre une politique de sécurité maritime de grande ampleur par l'adoption des trois « paquets Érika ».

LES 3 PAQUETS ÉRIKA

Érika 1 en 2000

- Renforcement du contrôle des navires par l'État du port, notamment en fonction de l'âge des navires. Les navires doivent également fournir un certain nombre de documents avant de pouvoir pénétrer dans le port, afin que les inspections soient préparées efficacement. Toutes les informations recueillies lors des contrôles au sein des ports ou durant des visites sont ensuite diffusées à partir d'une banque européenne de données créée à l'occasion, la base EQUASIS ;

La France, via la Direction des affaires maritimes au sein du ministère de la Transition écologique et solidaire, assure l'hébergement et les développements de cette base dont l'accès est gratuit. La transparence de ces données est une clé de la sécurité maritime.

- Contrôle plus étroit des sociétés de classification ayant reçu une délégation d'États membres concernant les vérifications de la qualité des navires ;
- Obligation de la double coque pour les navires pétroliers et les navires transportant des matières dangereuses ou polluantes ;
- Ces différentes mesures ont pour conséquence l'initiation du renouvellement de la flotte mondiale.

Érika 2 en 2002

- Amélioration du suivi des navires transitant dans des zones à forte densité en les obligeant à s'équiper de systèmes d'identification automatique (système AIS) : système d'échanges automatisés de messages entre navires par radio VHF permettant aux navires et aux CROSS de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation ;
- Facilitation du recours aux enquêtes en cas d'accident en obligeant l'installation de boîtes noires (similaires à celles utilisées pour l'aviation) pour les navires faisant escale dans les ports européens ;
- Création de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), chargée de renforcer la coordination des États membres de manière à réduire les risques d'accidents maritimes, de pollutions par les navires et de décès en mer.

Érika 3 en 2005

- Renforcement du contrôle des navires en escale : les États du port doivent contrôler tous les navires faisant escale dans les ports communautaires en se concentrant plus spécifiquement sur les navires « douteux » et vétustes ;
- Bannissement des navires dits « sous-normes » des ports de l'Union européenne (navires mal gérés, dont le niveau d'entretien et de formation de l'équipage n'est pas conforme aux règles internationales) ;
- Création d'obligations pour les pavillons européens qui doivent notamment être certifiés ISO 9001 ;
- Création d'un fonds d'indemnisation européen destiné à dédommager les victimes des marées noires dans les eaux européennes (fonds COPE).

UNE POLITIQUE RENFORCÉE D'INSPECTIONS DES NAVIRES

Suite à la catastrophe de l'Érika, les effectifs d'**inspecteurs de centres de sécurité des navires** ont été doublés.

Aujourd'hui, la France continue à inspecter régulièrement les navires battant son pavillon suivant les trois piliers de la sécurité maritime que sont le Code international du management de la sécurité, le Code international de la sûreté des navires et la Convention sur le travail maritime pour ce qui concerne les conditions de travail et les aspects sociaux.

La France est un acteur majeur du Mémorandum de Paris sur les contrôles des navires par l'État du port, qui rassemble aujourd'hui 27 États dans le but d'harmoniser les procédures de contrôle des navires faisant escale dans les ports européens. Les administrations de ces pays coopèrent de façon régulière sur ces sujets.

ET AUJOURD'HUI ?

11 000

NAVIRES FRANÇAIS
CONTRÔLÉS TOUS LES
ANS

1 000

NAVIRES ÉTRANGERS
INSPECTÉS DANS LES
PORTS FRANÇAIS CHAQUE
ANNÉE

PLUS DE

600

CONTRÔLES DES
ÉMISSIONS DE
SOUFRE MENÉS
EN 2018

Le pavillon français a été classé six années de suite premier au classement du Mémorandum de Paris, quatrième en 2019. Il est certifié « quality shipping » du 21^e siècle par la Garde-côtière américaine.

UNE RÉGLEMENTATION EN PERPÉTUELLE ÉVOLUTION – LES NOUVEAUX DÉFIS

Une nouvelle approche de la sécurité des navires

Les règles qui encadrent la conception et l'exploitation des navires aux niveaux international, européen et national se sont considérablement développées ces dernières années. Aujourd'hui, elles prennent en compte un nombre important d'éléments sociaux, économiques, environnementaux, technologiques, etc. :

- **Les objectifs de réduction de l'impact environnemental des activités maritimes** : gaz à effet de serre, eaux de ballast, rejets en mer, pollutions atmosphériques, stabilité des containers, bruit marin, démantèlement des navires... Les défis sanitaires dans les zones littorales et portuaires sont également prégnants. Ainsi, auparavant axée sur la sécurité des personnes à bord et des biens, désormais **la sécurité des navires est aussi appréhendée comme un enjeu de sécurité pour l'environnement des habitants du littoral et les écosystèmes marins** ;
- **Le facteur humain, comme élément clé de la sécurité des navires**, ainsi qu'en attestent les évolutions apportées à la Convention sur les normes de formation des gens de mer en 2010 (dite convention STCW) et la Convention sur le travail maritime de 2006 (dite convention MLC). Celles-ci ont introduit des dispositifs de revalidation des compétences et de normes sociales favorables à la sécurité des navires et des gens de mer. Il apparaît en effet que l'élément humain est directement ou indirectement à l'origine de plus de 85 % des accidents en mer ;
- **L'accélération des innovations technologiques**, du fait des défis de transition écologique et énergétique, mais aussi d'automatisation de l'exploitation des navires et de révolution numérique. Dans ce cadre, on observe le développement d'assistances expertes et d'outils de contrôle qui échappent de plus en plus aux capacités d'audit direct et qui induisent des enjeux de cybersécurité et une dématérialisation des échanges de données ;
- **La diversification des activités**, avec la nécessité de mieux évaluer les questions de sécurité de la plaisance et du nautisme, mais aussi d'un secteur semi-professionnel et professionnel à la marge de la plaisance.

La France continue d'agir pour faire évoluer la réglementation

La France a la volonté de faire évoluer la réglementation nationale et internationale, auprès de l'Union européenne et de l'Organisation maritime internationale, en matière de sécurité maritime, de façon volontariste et à la lumière des enseignements tirés des différents accidents (naufrage du Grande America au large du Golfe de Gascogne, collision des navires Ulysse et Virginia en Corse...).

Quelques exemples clés de mesures prises ou discutées à différents niveaux sous l'impulsion de la France :

- Le renforcement des exigences européennes et internationales **en matière de détection et de lutte contre les incendies à bord des navires rouliers** ;
- La prise en compte de la **problématique du gigantisme** des navires et la prise de mesures de sécurité adaptées à leur dimension : la France proposera, lors du prochain comité de sécurité de l'OMI, l'extension des dispositifs de remorquage d'urgence à bord des grands navires (actuellement limités aux pétroliers de plus de 20 000 tonnes) ;
- Le renforcement de la **sécurité des conteneurs**, notamment le transport de matières dangereuses en conteneurs : la France souhaite rendre obligatoire le signalement de toutes les pertes de conteneurs à la mer, et dans un second temps, mettre en place des dispositifs de détection de chute à la mer des conteneurs et de leur suivi pendant plusieurs jours dans l'océan ;
- **Le contrôle des normes sociales** : la France est l'un des rares pays à avoir ratifié la Convention 188 de l'Organisation internationale du travail qui étend les normes sociales à l'ensemble des navires professionnels, y compris les navires de pêche.

Focus : la formation des gens de mer à l'heure de la sécurité et de la protection de l'environnement

Aussi bien au niveau international que communautaire et national, la formation des gens de mer intègre l'objectif de protection du milieu marin et de lutte contre les pollutions en mer.

Les diverses évolutions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille renforcent les exigences en matière de compétences pour l'exploitation des machines, le contrôle et l'analyse des rejets, ou encore les connaissances fondamentales que les équipages doivent avoir sur la lutte contre les pollutions.

Dans sa dernière révision majeure en 2010, la convention intègre des dispositions concernant les heures de travail et de repos favorisant des équipages alertes, plus enclins à réagir vite pour éviter les accidents, mais aussi les nouvelles technologies aussi bien à la passerelle pour une navigation plus sûre qu'en machine pour des moteurs et des carburants moins polluants.

Tous ces éléments ont été intégrés aux référentiels de formation nationaux. Ceux-ci imposent dans les établissements d'enseignement, notamment les lycées professionnels maritimes, des heures dédiées au développement durable et aux questions de protection de l'environnement.

QUELS RISQUES EN 2019 ?

Le transport maritime international est responsable d'environ 90 % du commerce mondial. Le trafic maritime a continué d'augmenter depuis vingt ans. Le tonnage de la flotte mondiale a notamment doublé en dix ans. En parallèle, les matières transportées se sont diversifiées (porte-conteneurs, produits pétroliers...) et le transport s'est internationalisé avec une croissance des pavillons de libre immatriculation.

Si le nombre de naufrages baisse, le nombre d'accidents reste important, avec notamment une recrudescence des incendies et des explosions. On observe malgré tout une certaine stabilisation du nombre d'accidents depuis dix ans.

65%

DE NAUFRAGES EN
MOINS EN 10 ANS

46

PERTES TOTALES EN
2018 CONTRE 207 EN 2000

2

GRANDES MARÉES NOIRES
PAR AN CONTRE 25 IL Y A 40 ANS

Ainsi, sur les **5,7 millions** de tonnes d'hydrocarbures déversées depuis 1970 dans le monde : 56 % l'ont été de 1970 à 1979 ; 20 % de 1980 à 1989 ; 20 % de 1990 à 1999 ; 3 % de 2000 à 2009 ; 1% de 2010 à 2016.

Focus : un trafic maritime plus sûr dans la zone de l'Accord de Bonn

La réglementation et le contrôle renforcés des navires de commerce dans la zone de l'Accord de Bonn, à savoir en mer du Nord, ont un impact positif sur la réduction des pollutions marines. Le trafic maritime est plus sûr dans la zone de l'accord, le nombre d'avaries reporté diminue à hauteur de 7 % par an. Il n'y a plus de pollution massive reportée, à savoir d'une taille supérieure à 5 000 tonnes, depuis 2011 dans cette région.



02

POUR PRÉVENIR DES RISQUES MARITIMES : DES MOYENS OPÉRATIONNELS ET DE SURVEILLANCE

LA SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME

Le trafic maritime représente environ 90 % du commerce mondial. Il est réalisé par une flotte mondiale composée d'environ 50 000 navires de commerce.

En qualité d'État côtier, et dans le cadre établi au niveau international (OMI) et européen, la France met en œuvre des mesures particulières de suivi et d'organisation du trafic maritime le long de ses côtes.

Pour prévenir les risques liés à la navigation maritime (événements de mer, pollution du milieu marin et du littoral...), les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) exercent la mission permanente de surveillance de la navigation maritime.

- Cinq CROSS assurent la couverture de la façade littorale de l'Hexagone ; en outre-mer, le maillage comprend deux CROSS (La Réunion et Antilles) et deux centres spécialisés (Nouvelle-Calédonie et Polynésie française).
- La surveillance est particulièrement renforcée dans le secteur de la Manche, principal carrefour maritime assurant la desserte de toute l'Europe du Nord-Ouest.

Les CROSS disposent d'équipements dédiés de détection (radar et système d'identification automatique AIS) et de capacités de communication permettant d'assurer la surveillance des navires en transit.



En 20 ans, des évolutions techniques majeures pour renforcer la surveillance

Les CROSS sont chargés de centraliser et d'exploiter les informations relatives aux pollutions constatées en mer et d'en rechercher les auteurs. Ils disposent pour cela du concours des avions spécialisés de la Douane (POLMAR) équipés de matériels de télédétection. Ils peuvent également faire appel à tout autre moyen aérien ou nautique de l'État, civil ou militaire provenant de la Marine nationale, la Douane, la Gendarmerie, la Sécurité civile et des Affaires maritimes.

La capacité satellitaire permet de renforcer les actions de surveillance en matière de détection et de lutte contre les pollutions marines, au travers de plusieurs programmes coordonnés par l'Agence européenne de sécurité maritime dont les CROSS sont bénéficiaires :

- **Le programme CleanSeaNet**, en service depuis 2007, est à l'origine de 48 % des signalements de pollution. Il s'agit d'un système de surveillance par satellite pour la détection et la surveillance des marées noires dans les eaux européennes. Ce service est assuré par l'Agence européenne pour la sécurité maritime et fournit une série d'informations détaillées, notamment des alertes aux déversements d'hydrocarbures aux États membres, la transmission rapide des images satellite disponibles et la position des nappes d'hydrocarbures ;
- **Le programme Copernicus**, ouvert depuis 2016, permet de doter les CROSS d'une capacité de remontée d'information qui repose sur de l'imagerie satellitaire. Cela permet de relocaliser une nappe à la dérive suite à un événement de mer ;
- L'Agence européenne de sécurité maritime développe actuellement le système « **IMDatE** », qui facilitera à terme l'identification des navires pollueurs.

Ces outils complètent les systèmes d'information nationaux et renforcent la surveillance de la navigation dans une zone, pour prévenir les risques d'échouement et anticiper la réponse en cas de problème.

Défis actuels : l'intelligence artificielle au service de la surveillance

Grâce à des capacités d'intelligence artificielle, l'intervention humaine dans les zones de forte concentration pourrait être recentrée sur la levée de doutes et la prise de décision, tout en étendant l'espace hautement surveillé. Aujourd'hui, celui-ci se focalise notamment sur trois rails de navigation en Manche : les zones de séparation du trafic montant et descendant, d'Ouessant, du Cotentin et du Pas-de-Calais. Ces rails ont été créés pour réduire les risques de collision, en raison de la densité importante du trafic dans ce secteur.

340

AGENTS DES
CROSS OEUVRENT
24H/24

170 000

NAVIRES DE COMMERCE
SUIVIS EN 2018, 650 EN
SITUATION D'AVARIE

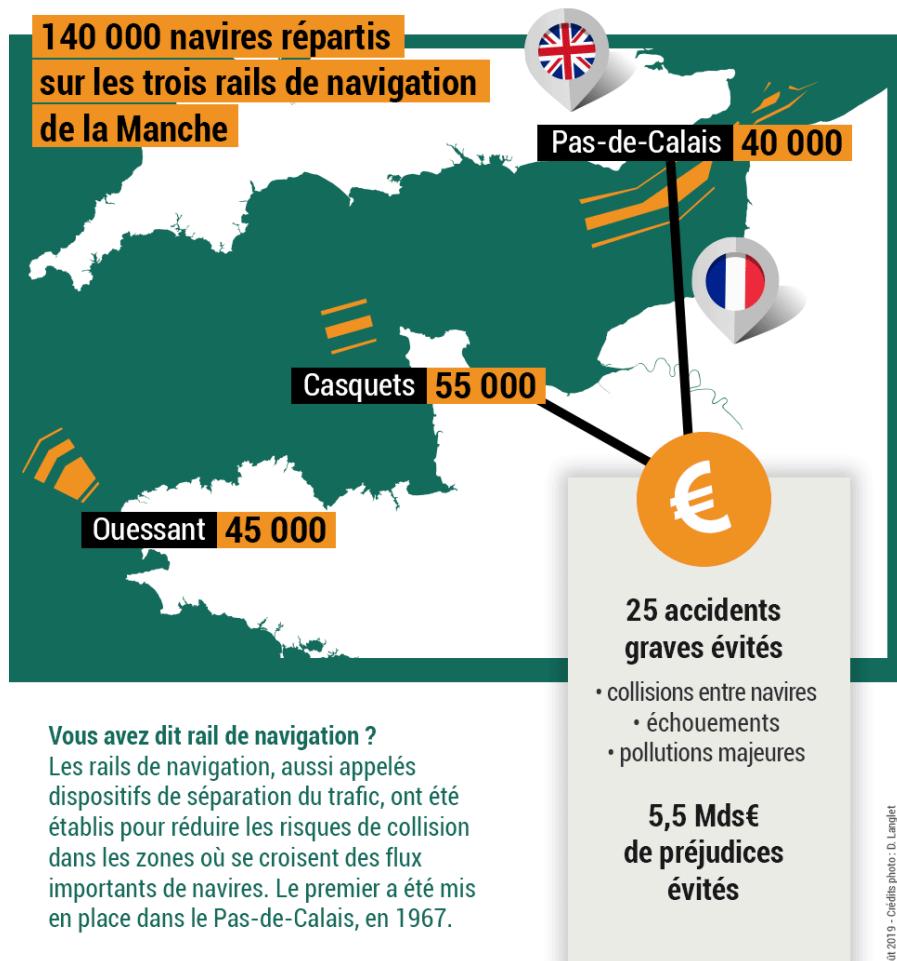
1 milliard

DE TONNES DE MARCHANDISES
TRANSPORTÉES, DONT 1/3 DE
PRODUITS DANGEREUX

LA COOPÉRATION RÉGIONALE ET EUROPÉENNE

Créée en 2002 dans le cadre des paquets Érika, l'**Agence européenne de sécurité maritime** participe à l'amélioration de la sécurité maritime, de la prévention des pollutions et de la réponse aux pollutions, grâce à son expertise technique et son assistance opérationnelle. L'agence dispose d'un budget de 160,5 millions d'euros pour la période 2014-2020, en grande partie dédié à la lutte contre la pollution. Elle met à disposition des moyens d'intervention en cas d'accident et a également créé le programme de surveillance satellitaire CleanSeaNet.

La France est de plus engagée dans des accords régionaux, comme l'Accord de Bonn pour une coopération en matière de lutte contre la pollution en mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses. Cet accord a été récemment élargi à double titre : il couvre désormais aussi la zone Atlantique, ainsi que les contrôles de pollution atmosphérique. Il permet aux États de coopérer et de s'aider réciproquement à lutter contre la pollution provenant des navires et à conduire des actions de surveillance en vue de détecter et de combattre la pollution des mers. En Méditerranée, la coopération s'organise autour de la convention de Barcelone. La France a par ailleurs conclu divers accords bilatéraux ou multilatéraux avec ses voisins, qui permettent de coordonner la lutte contre les pollutions.



LE DISPOSITIF DE LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS EN MER ET SUR LES CÔTES FRANÇAISES

Le dispositif POLMAR a été créé en France après la marée noire du Torrey Canyon en 1970. Avec la catastrophe de l'Amoco Cadiz sur les côtes de Bretagne en 1978, les moyens de lutte se sont matérialisés dans des plans POLMAR apparus à cette occasion. Son objectif : disposer d'un dispositif de lutte efficace contre les pollutions aux hydrocarbures sur le littoral français grâce à des moyens rapidement mis à disposition.

Le dispositif a beaucoup évolué au fil des années et s'est adapté au changement des organisations et des menaces.

Depuis 2005, il est rattaché à l'Organisation de la réponse de sécurité civile (ORSEC), qui est le tronc commun de tous les plans d'urgence. Cela renforce la coordination entre moyens en mer et sur le littoral.

L'organisation POLMAR est la suivante :

- Le dispositif POLMAR/Mer, pour lutter contre la pollution en mer, est confié localement au préfet maritime, qui dispose des moyens interministériels de « l'action de l'État en mer » (Douane, Marine nationale, Gendarmerie, Affaires maritimes). C'est le centre d'expertises pratiques de lutte antipollution (CEPPOL) de la Marine qui agit comme expert pour la mise à disposition des moyens. Ces moyens peuvent aussi être européens, à savoir des navires dépollueurs de l'AESM ou d'autres États dans le cadre des accords de coopération. Le ministère contribue à cette organisation par la mise à disposition des moyens de surveillance des CROSS ;
- Le dispositif POLMAR/Terre, également interministériel, est confié localement aux préfets de département. Il est activé en cas de risque de pollution sur le littoral. Il existe un « plan ORSEC POLMAR/Terre » par département. Les moyens matériels mis à la disposition des préfets relèvent du ministère de la Transition écologique et solidaire. On compte aujourd'hui treize centres de stockage interdépartementaux de matériels spécialisés pour la lutte contre la pollution, dont six situés en outre-mer. Ils stockent, entretiennent les matériels et les équipements et les mettent à disposition en cas de lutte contre les pollutions (barrages flottants, dispositifs de récupération et de pompage des polluants, de machines de nettoyage des plages et des rochers, de bacs de stockage et de décantation des hydrocarbures, outils de ramassage) ;
- Dans le cadre du plan POLMAR/Terre, l'expertise du Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentielles des eaux (CEDRE), internationalement reconnu, est généralement mobilisée.

Ces matériels permettent deux types d'intervention :

- Une intervention « en prévention », avant l'arrivée des polluants, grâce à la pose de barrages flottants sur certains sites dont la configuration permet leur ancrage, de récupérateurs d'hydrocarbures et de bacs de stockage de déchets ;
- Une intervention « curative », après l'arrivée des polluants sur le littoral, grâce à la mise à disposition d'équipements de protection individuelle, de matériels de nettoyage pour couvrir les premiers jours d'intervention dans l'attente de l'activation des marchés anticipés qui ont vocation à prendre le relais des stocks POLMAR/Terre.

Le préfet de zone de défense et de sécurité s'assure de la cohérence des actions terrestres et maritimes.

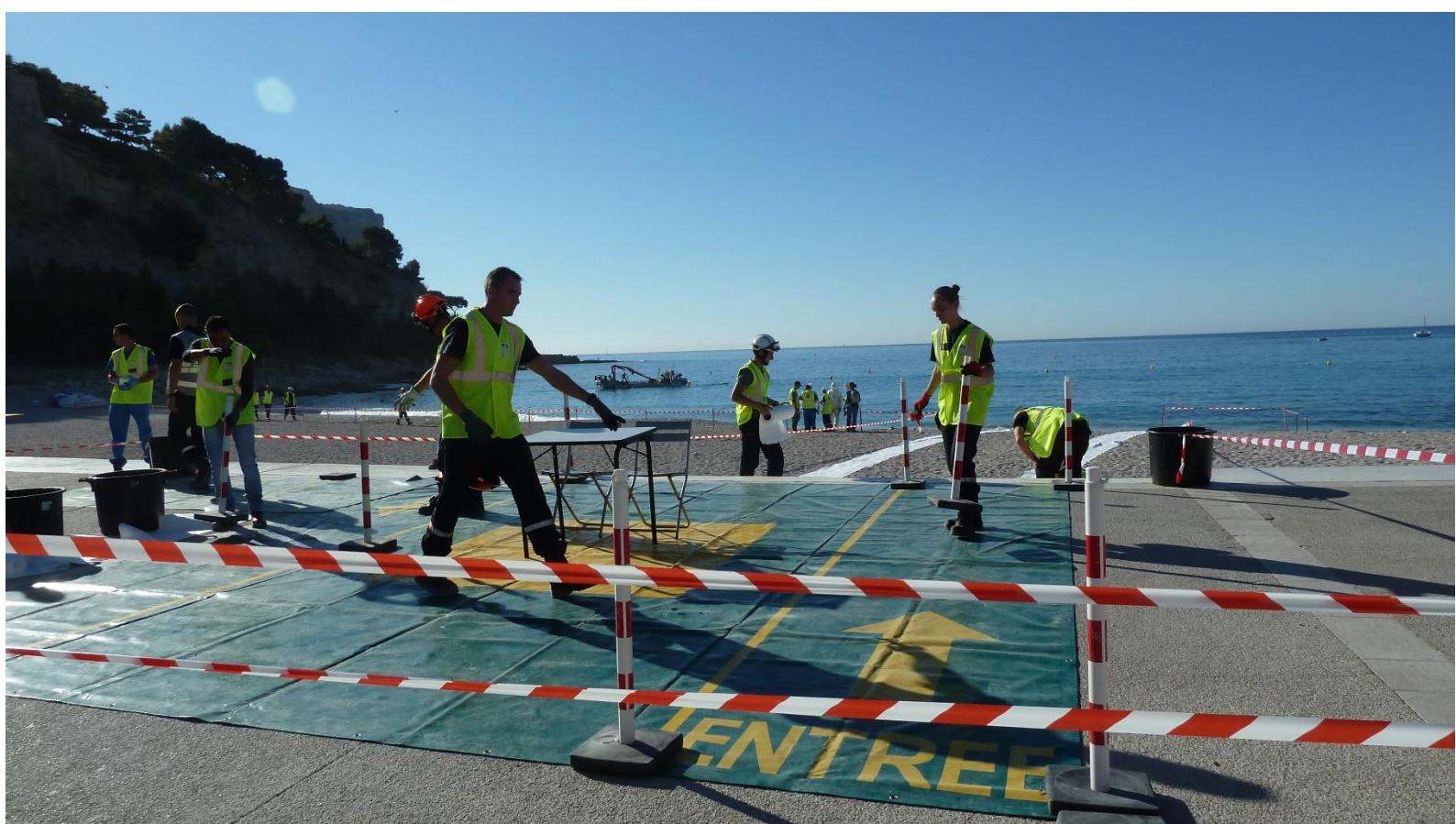
Quelques chiffres :

52

KM DE BARRAGES
FLOTTONS
DISPONIBLES

8 000

TENUES DE PROTECTION
INDIVIDUELLE



Focus : Vers une modernisation des centres de stockage POLMAR/Terre

Le dispositif POLMAR/Terre se transforme pour prendre en compte l'évolution des pollutions en mer (fréquence des accidents, nature des polluants...) et les changements des organisations et structures publiques.

L'actualité récente montre la nécessité d'un meilleur pilotage et d'une expertise renforcée capable de connaître le matériel utilisable, d'assurer une veille de l'évolution des risques et des technologies, de capitaliser de l'expérience lors des pollutions, de projeter rapidement une capacité de conseil des acteurs d'une crise.

La mise en place d'un pôle national d'expertise à Brest, aux côtés du CEPPOL et du CEDRE, répondra au besoin de capitalisation des expériences et de coordination nationale des stocks de matériels (barrages flottants, dispositifs de récupération et de pompage des polluants, machines de nettoyage des plages et des rochers, bacs de stockage, outils de ramassage...) au profit des préfets.

Le pôle concentrera une partie des matériels de lutte et de nettoyage et les distribuera dans l'Hexagone, en tenant compte des moyens des autres acteurs (ports, collectivités...). Il contribuera également à l'animation du réseau des acteurs POLMAR/Terre.

ANNEXES

LES CONSÉQUENCES JURIDIQUES DU NAUFRAGE DE L'ÉRIKA

Le naufrage de l'Érika est à l'origine d'un durcissement des dispositions répressives du Code de l'environnement en matière de pollution marine et a été renforcé dans deux lois successives (2001 et 2004). Avant le sinistre de l'Érika, les amendes pénales étaient plafonnées à 1 million d'euros. Elles peuvent désormais atteindre 15 millions d'euros.

Cet accident a aussi donné une impulsion à l'adoption d'une directive européenne qui permet une harmonisation a minima des sanctions de pollution maritime dans l'Union européenne.

Les jugements en responsabilité issus de l'Érika ont fait usage de la notion de **préjudice écologique**, qui a été introduit dans la loi en 2016 selon laquelle « toute personne responsable d'un préjudice écologique est tenue de le réparer ».

Le paquet Érika 3 tient compte de l'indemnisation des victimes, avec la création d'un fonds d'indemnisation européen destiné à dédommager les victimes des marées noires dans les eaux européennes (fonds COPE).

Enfin, le sinistre de l'Érika a eu pour conséquence l'augmentation, en 2000, de 50 % des plafonds d'indemnisation de la convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (dite convention « CLC »), et la création d'un fonds complémentaire d'indemnisation dans le cadre de la convention FIPOL (Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) en 2003. Le plafond d'indemnisation est désormais de 750 millions de droits de tirages spéciaux, contre 135 millions lors du naufrage de l'Érika.

LE TRANSPORT MARITIME ET L'ENVIRONNEMENT

Le transport maritime international contribue aujourd’hui à hauteur de 2,6 % aux émissions mondiales de CO2 et constitue une source de pollution atmosphérique importante (oxydes de soufre, oxydes d’azote et particules fines). Le principal carburant utilisé est le *heavy fuel oil* (HFO) qui est un combustible bon marché, mais très polluant.

De nombreuses mesures ont été prises ces dernières années au niveau international pour réduire l’impact environnemental du transport maritime :

- des **carburants marins plus propres** avec l’abaissement de la norme mondiale de soufre à 0,5 % au 1er janvier 2020, au lieu de 3,5 % aujourd’hui : une mesure fondamentale pour la transition de la flotte ;
- le **bannissement du HFO** comme moyen de propulsion dans les eaux polaires, particulièrement fragiles ;
- l’interdiction, actée en mai 2019 à l’Organisation maritime internationale (OMI), des **rejets en mer des résidus de paraffine** qui peuvent être issus des dégazages des navires : la pollution à la paraffine industrielle sur le littoral français est relativement fréquente avec des conséquences économiques parfois importantes pour les communes ;
- la motorisation des navires moins émettrice de dioxyde d’azote : **passage à la norme Tier III** qui permet de réduire de façon sensible les émissions et réduction de 80 % des émissions par rapport au niveau de référence fixé en 2000 ;
- la mise en place de **normes de traitement et de renouvellement des eaux de ballast des navires**, qui conduisent à des transferts d’espèces exotiques envahissantes, nocifs aux écosystèmes.

Pour assurer la mise en œuvre efficace des mesures, une politique de contrôles renforcés est encouragée.

Des contrôles du taux de soufre des combustibles utilisés par les navires sont réalisés dans les ports français (628 contrôles et 178 analyses en 2018) et des sanctions sont appliquées aux contrevenants. Deux condamnations inédites ont été prononcées récemment : le MARAKI K (pavillon îles Cook) condamné à 30 000 euros d’amende et l’AZURA (pavillon Bermudes) condamné à 100 000 euros d’amende.

L’Organisation maritime internationale (OMI) a par ailleurs adopté sa première stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2018 qui prévoit le plafonnement des émissions de CO2 le plus tôt possible, puis la réduction à la tonne transportée d’au moins 40 % d’ici à 2030 et 70 % d’ici à 2050 par rapport à 2008 et la réduction globale d’au moins 50 % en 2050, en tenant compte de l’augmentation du trafic.

Ce cadre général est propice au développement de moyens de propulsion et d’énergies potentiellement moins impactant pour l’environnement. La France a adopté en loi de finances 2019 un dispositif de suramortissement, unique en Europe, pour soutenir les investissements « verts » dans les navires qui naviguent à proximité des côtes françaises avec des propulsions propres (l’hydrogène, l’électricité, le GNL, etc.)

Focus : les actions emblématiques que la France porte à l'échelle européenne et mondiale

- **le projet international de création d'une zone spéciale de baisse des émissions en Méditerranée (ECAMED)**, sur le modèle de la zone qui existe déjà en Manche-Mer du Nord, puis à terme le portage d'une véritable zone ECA européenne, y compris outre-mer pour réduire les émissions de soufre, d'azote et de particules fines ;
- **la défense de propositions concrètes dans les négociations internationales pour réduire les émissions de CO2 et atteindre la neutralité carbone** du transport maritime, comme la réduction de la vitesse et des mesures économiques fondées sur le marché (taxation au niveau international par exemple) ;
- **la mise en place d'une réglementation interdisant les épurateurs de fumée** (scrubbers) en circuit ouvert qui rejettent des polluants en mer, et globalement la réduction de tous les rejets des navires (par exemple, l'interdiction des rejets de paraffines obtenue en 2019 ou la lutte contre les déchets issus des pertes de conteneurs en mer) ;
- **la lutte contre les déchets plastiques issus des navires**, en participant à un groupe de travail au niveau de l'OMI ;
- **la prise en compte au niveau de l'OMI du problème du bruit sous-marin**, en collaboration avec le Canada ;
- **le développement d'une stratégie de ports sans fumées**, avec une offre de branchements électriques à quai, soutenue d'un point de vue fiscal, des mesures de réduction de la vitesse en cas de pics de pollution ;
- **la promotion de la charte SAILS** (*Sustainable Actions for Innovative and Low-impact Shipping*) qui a pour but d'encourager les compagnies maritimes à mettre en place des démarches volontaires pour réduire leur impact environnemental qui vont au-delà de la réglementation en matière de protection de la biodiversité, de lutte contre le réchauffement climatique ou encore de coopération avec les scientifiques et de sensibilisation des passagers.

Certaines de ces mesures sont portées par les armateurs français



AFFAIRES MARITIMES

PROMOUVOIR ET ACCOMPAGNER
LE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS MARITIMES
DURABLES



1.

MARINS ET GENS DE MER, FEMMES ET HOMMES PORTEURS DE LA CROISSANCE BLEUE



3.

SÉCURITÉ, TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES NAVIRES



4.

PLANIFICATION DE L'ESPACE MARITIME, CONCILIATION DES USAGES EN MER ET SUR LE LITTORAL



1 STRATÉGIE POUR CHAQUE FAÇADE
MARITIME DE L'HEXAGONE ET POUR
LES BASSINS OUTRE-MER

5.

FLOTTE DE COMMERCE



6.

NAVIGATION DE PLAISANCE ET LOISIRS NAUTIQUES





MODERNISATION ET TRANSFORMATION NUMÉRIQUE

Un projet « Affaires maritimes 2022 »
pour apporter des solutions aux défis sociétaux
et offrir un meilleur service aux usagers de la mer

 Retrouvez l'actualité des affaires maritimes sur LinkedIn :
linkedin.com/showcase/affaires-maritimes



Contact presse

Presse@ecologique-solidaire.gouv.fr

