



FEDERATION NATIONALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

263 rue de Paris – case 543 – 93515 Montreuil Cedex
tél. : 01 55 82 88 75 – Fax : 01 48 51 62 50 –
E mail : fd.equipement@cgt.fr - Site : www.equipementcgt.fr

Pour la préservation et l'amélioration du dispositif POMAR/ Terre

Dans le cadre du dispositif POLMAR/Terre de lutte contre les pollutions marines, La ministre Ségolène Royal avait chargé en mars 2017 le CGEDD (conseil général de l'environnement et du développement durable) d'une mission visant à établir un diagnostic du dispositif de préparation à la lutte POLMAR/Terre, en mettant en perspective moyens et organisations, et à proposer le cas échéant les évolutions souhaitables.

Le dispositif POLMAR de lutte contre les pollutions marines a été créé en France au début des années 1970 suite à la marée noire du TORREY CANYON. Il vise à maintenir des moyens opérationnels pour assurer une réponse spécifique en cas de déversement d'hydrocarbures en mer. Il comprend **un volet marin (POLMAR MER)**, piloté par le ministre de la Défense via les préfets maritimes, et **un volet terrestre (POLMAR/Terre)**, dont les moyens sont gérés par le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, aujourd'hui MTES (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire). Ce rapport a été remis en septembre 2017, la FNEE CGT en a eu connaissance fin novembre. Ce rapport officiel a été présenté par la Direction des Affaires Maritimes (DAM) le 11 décembre 2017 lors d'une réunion intersyndicale.

Ce que dit le rapport :

Aujourd'hui une **réduction très sensible de la fréquence des accidents maritimes et des pollutions marines** est observée depuis plusieurs décennies, en particulier depuis le début des années 2000, notamment en Europe. Toutefois, si la possibilité d'une pollution accidentelle du littoral français se réduit, l'intensité reste potentiellement forte et la prégnance des enjeux concernées s'est plutôt accrue, tant au plan économique qu'écologique.

Cette forte évolution de contexte n'a pas été suivie par le dispositif de lutte contre la pollution marine **POLMAR/Terre, qui est resté globalement inchangé durant les 15 dernières années**. Sur le plan réglementaire, **les textes** qui le cadrent en matière organisationnelle comme en matière financière, **n'ont pas été mis à jour et sont en décalage flagrant** avec l'organisation des services de l'Etat, profondément modifiés dans les années 2000. Notamment, **ils n'intègrent ni la réduction des effectifs ni les transferts de compétences vers les collectivités**.

Les modalités actuelles de stockage des matériels POLMAR/Terre **dans huit centres en métropole et six centres dans les départements d'outre-mer** doivent être revisitées pour en améliorer l'efficacité, en allant vers le regroupement dans un centre unique pour la métropole. **Une première phase de réorganisation pourrait consister à regrouper des centres assez proches en conservant cinq centres. Ce qui pose la question des délais d'intervention.**

Les 12 recommandations des rapporteurs:

1.Recommandation à l'État - Secrétariat Général à la Mer : procéder à **une révision des textes** de cadrage du dispositif POLMAR, en particulier les deux instructions de 2002 sur la lutte contre les pollutions marines et sur le fonds d'intervention POLMAR et l'instruction de 2006 sur l'adaptation de la réglementation POLMAR, afin, notamment, d'adapter le dispositif à l'organisation territoriale ainsi qu'aux moyens des pouvoirs publics et de préciser les responsabilités et missions des différents services.

2. Recommandation au MTES/DAM et au Cerema : **redéfinir la contribution du Cerema** au dispositif POLMAR/Terre, notamment en termes de complémentarité avec le Cedre et en valorisant une capacité d'expertise gérée avec un objectif de pérennisation. Cette contribution devrait notamment porter sur la formalisation d'une analyse stratégique sur les orientations techniques à privilégier pour l'acquisition des matériels de lutte.

3. Recommandation au MTES : **simplifier le pilotage** du dispositif POLMAR/Terre en chargeant **une seule direction du ministère**, qui pourrait être **la DAM**, de gérer la totalité du financement actuellement affecté par trois directions.

4. Recommandation aux préfets : systématiser l'association de l'armateur du navire ayant provoqué la pollution marine et de son assureur aux réunions préfectorales des comités de crise POLMAR/Terre, afin de rechercher dans toute la mesure du possible sa couverture financière d'un certain nombre de dépenses de lutte contre la pollution engagées par l'État ou les collectivités.

5. Recommandation aux préfets de département : compléter rapidement les plans POLMAR/Terre départementaux par **l'inventaire quantifié des moyens en matériels, en personnels et en compétences** des différents acteurs locaux, notamment des collectivités et des entreprises.

6.Recommandation aux préfets de département et de zone: veiller à ce que le contenu des plans POLMAR/Terre départementaux précise de manière opérationnelle **les modalités de stockage primaire des déchets polluants et pollués** de haut de plage par bennes distinctes, permettant un tri par filière d'élimination, et les lieux des stockages intermédiaires. Veiller à ce que l'échelon zonal identifie de manière opérationnelle avec l'autorité maritime les ports de déchargement des déchets et polluants collectés en mer.

7. Recommandation au MTES : **modifier le décret** du 11 février 2010 portant **sur les missions des directions interrégionales de la mer**, afin de fixer ses attributions POLMAR/Terre de manière plus précise et restrictive, en correspondance avec celles listées dans l'instruction gouvernementale du 22 août 2014, relative au rôle des directions régionales dans les crises.

8. Recommandation à l'État : intégrer à la nécessaire refonte des textes réglementaires encadrant le dispositif POLMAR/Terre un **rappel des obligations et responsabilités des collectivités territoriales** explicitant les modalités de leur participation.

9.Recommandation à l'État, aux collectivités et au CNFPT : développer **une offre de formations** aux techniques de lutte contre les pollutions marines du littoral au bénéfice des acteurs de l'ensemble des structures concernées, en priorisant la mise en place de filières validées pour les compétences de chef de chantier.

10. Recommandation au MTES/DAM : fixer par circulaire **les modalités de mise à disposition** du matériel POLMAR **par les préfets-DIRM aux collectivités**, dans les cas de pollution ne conduisant pas à l'activation du dispositif POLMAR/Terre, ainsi que les conditions de prise en charge.

11. Recommandation au MTES/DAM : concentrer prioritairement les **acquisitions sur des matériels innovants** et des équipements de conditionnement permettant d'améliorer la capacité de projection des équipements de lutte.

12. Recommandation à l'État : **réorganiser le dispositif de stockage** des matériels de protection et de lutte POLMAR/Terre en métropole dans l'objectif à terme **d'un centre de stockage unique. Cet objectif pourrait être atteint en passant par des phases intermédiaires comportant cinq centres ou deux centres.**

La conclusion du rapport

Les rapporteurs pointent l'évidence de réformer un système qui n'a pas bougé depuis 15 ans. S'appuyant sur le fait que la probabilité de pollution maritime diminue, des lacunes existantes en termes de moyens et d'effectifs, il fallait néanmoins faire des économies et cela passe par **la réduction du nombre de centres Polmar .**

Les réponses et propositions de la FNEE CGT :

Ce rapport dit purement et simplement que faute de moyens humains et financiers il faut supprimer les centres de stockage POLMAR/Terre, sans se soucier d'une catastrophe de pollutions marines qui pourrait à n'importe quel moment polluer nos plages et notre littoral. Ce rapport ne fait même pas l'état des lieux des catastrophes de pollutions marines qui ont déclenché le plan POLMAR/Terre.

Une fois de plus l'Etat se désengage, alors que les moyens financiers et effectifs doivent être trouvés pour maintenir nos centres de stockages POLMAR/Terre pour l'existence d'un service public de qualité et digne de notre pays.

Le dispositif POLMAR/Terre a été déclenché beaucoup plus de fois que ce rapport ne le fait apparaître.

Quelques exemples de catastrophes qui ont déclenché le plan POLMAR/Terre :

1967 : Naufrage du TORREY Canyon pétrolier de la filiale libérienne de l'Union Oil Company of California, compagnie américaine, **120 000 tonnes de brut**

1976 : Le pétrolier libérien Olympic Bravery, qui naviguait à vide entre Brest et la Norvège, s'échoue le 24 janvier 1976 sur la côte nord de l'île d'Ouessant, au large de la pointe du Finistère. Les **1 200 tonnes de fioul** présentes dans les soutes du navire se répandent dans la mer puis atteignent l'île d'Ouessant. Quatre kilomètres de côtes ouessantines seront pollués.

1976 : le Finistère sera de nouveau frappé par une marée noire. Après Ouessant, c'est l'île de Sein, qui est aux premières loges pour assister à un naufrage : celui du **Boehlen**. Le 14 octobre, le pétrolier est-allemand qui venait du Venezuela et se rendait à Rostock est pris dans une violente tempête et sombre au large de l'île finistérienne. Sur les **9 500 tonnes** de pétrole transportées, **7 000 tonnes se déversent en mer.** L'île de Sein est touchée la première.

Mais la pollution par hydrocarbures gagne les côtes finistériennes, notamment le Cap Sizun. En plus d'être une catastrophe environnementale, le naufrage du Boehlen est un drame humain : **25 des 32 membres du navire mourront dans les canots de sauvetage**, deux plongeurs perdront la vie dans les opérations de pompage des 2 500 t de brut restant dans les citernes du pétrolier tandis qu'un militaire sera emporté par une vague lors du nettoyage du littoral.

1978 : L'**Amoco Cadiz** était un pétrolier supertanker libérien lancé en 1974 pour la société américaine de transports pétroliers et chimiques Amoco afin de transporter du pétrole depuis le golfe Persique vers l'Europe. Son naufrage en mars 1978 en bordure des côtes bretonnes, à Portsall (Finistère), provoqua une marée noire. **230000 tonnes de mazout.**

1980 : Le naufrage du **Tanio** le 7 mars 1980 à 50 kilomètres au nord de l'île de Batz (Côtes-d'Armor) vient réveiller de vieux démons encore bien ancrés dans la mémoire des Bretons. Presque deux ans jour pour jour après la marée noire de l'Amoco Cadiz, la Bretagne doit de nouveau faire face à une pollution du littoral par hydrocarbures. Sous la violence de la tempête, le Tanio, qui transporte 26 000 tonnes de fioul de l'Allemagne vers l'Italie, se plie. La force des vents et des vagues brise le pétrolier en deux. **6 000 tonnes de fioul** s'échappent de la coque et souillent le littoral du Finistère et des Côtes-d'Armor, notamment sur la côte de granit rose. Malgré le sauvetage de 31 membres de l'équipe par l'hélicoptère de la Marine nationale, **huit marins dont le commandant et son second périssent en mer.**

1988 : Dans la nuit du 30 janvier 1988, la Bretagne va connaître un nouvel épisode de marée noire. Pris dans une tempête au large du Finistère, l'**Amazzone**, qui fait route vers Anvers, perd des couvercles de soutes. Sans prévenir les autorités françaises, le pétrolier italien remonte le rail d'Ouessant. Conséquences : **2 100 tonnes de pétrole brut s'échappent du navire et souillent 450 kilomètres de côtes, du Sud du Finistère au Cotentin.** En réaction à cette pollution par hydrocarbures, les départements des Côtes-d'Armor, du Finistère et de la Manche mettent en œuvre leur plan Polmar terre. Le plan Polmar mer de l'Atlantique sera également lancé.

1999 : La dernière marée noire en date ayant frappé la Bretagne est **l'une des plus importantes catastrophes écologiques dans l'histoire maritime : le naufrage de l'Erika.** Le 12 décembre 1999, le capitaine du pétrolier maltais affrété par Total et chargé de **31 000 tonnes de fioul** envoie un message de détresse à 5h54 pour demander une évacuation. La coque du navire se déchire, entraînant une voie d'eau. Peu après 8h, **l'Erika se brise en deux au large de la Bretagne, au sud de la Pointe de Penmarc'h.** Les 26 membres d'équipages seront secourus et évacués par hélicoptère. Le plan Polmar-mer est déclenché le 12 décembre 1999 à 18h par le Préfet maritime de l'Atlantique. Des milliers de tonnes de fioul se déversent petit à petit dans la mer et gagnent le littoral français. **Plus de 400 km de côtes vont être souillés** depuis la Pointe de Penmarc'h (Finistère) jusqu'à l'île de Ré (Charente Maritimes) et plus de 150 000 oiseaux seront mazoutés.

2002 - Le Tricolor, porte-conteneurs immatriculé à Tronsberg (Norvège), a été abordé et a coulé en quelques minutes par 30 m de fond, le samedi 14 décembre 2002, vers 2h30 du matin dans le Pas de Calais à 20 milles au nord ouest de Dunkerque. Le Tricolor était chargé de 2 862 voitures et de 77 conteneurs. L'épave s'est couchée sur le fond et inclinée. Il transportait 1 990 tonnes de fioul lourd (IFO 380), produit de viscosité moyenne (380 cSt à 50°C), répartis en 8 ballasts, 200 m³ de gazole et 25 tonnes d'huile de lubrification. Il constituait donc à la fois un risque pour la navigation et une source potentielle de pollution. La préfecture maritime de la Manche-Mer du Nord a aussitôt pris les mesures nécessaires et fait appel à l'expertise du Cedre.

La LPO a été missionnée comme expert auprès des associations locales pour mettre en place un plan d'actions pour accueillir et soigner les oiseaux mazoutés. Laurent Brucy, se rendra sur

place. Au bilan ce sont 5439 oiseaux qui seront récupérés morts ou vivants. Près de 70% de ces oiseaux seront relâchés. Des milliers d'oiseaux seront également collectés en Belgique.

06 février 2014 : Le Luno, un petit vraquier espagnol de 100 mètres de long et 4600 tonnes de port en lourd, s'est brisé en deux, hier matin, devant Anglet, dans les Pyrénées Atlantique. Construit en 1994, le navire, après avoir passé la nuit au large, avait débuté au petit matin son approche pour entrer dans le port de Bayonne vers 10h. La météo était mauvaise mais le port était ouvert, deux navires l'ayant d'ailleurs quitté à 8h50 (Andrea Añon) et à 9h20 (Star Curaçao). Le pilote est donc normalement monté à bord du Luno afin de diriger la remontée du chenal de l'Adour. C'est là que le vraquier espagnol, qui selon son armateur, Naviera Murueta, avait achevé tout récemment son arrêt technique quinquennal, a été victime d'une avarie électrique totale. Sous l'effet de la forte houle, il a alors été jeté contre la digue sud du port de Bayonne, juste devant la plage d'Anglet. Les deux remorqueurs présents avec la pilotine n'ont rien pu faire. Pendant ce temps, **le préfet des Pyrénées-Atlantiques a déclenché le plan POLMAR Terre en vue de faire face à une éventuelle pollution.**

Fin novembre 2017, le plan POLMAR/Terre déclenché en Nouvelle-Calédonie : Une demi-douzaine de communes calédoniennes étaient touchées par l'arrivée de boulettes de fioul. Et ça pourrait continuer. Le plan Polmar-Terre a donc été déclenché pour coordonner les actions de nettoyage. Six jours après l'annonce de l'arrivée sur les plages de Lifou des premières boulettes de fioul, la Sécurité civile et le gouvernement ont décidé de déclencher le plan, Polmar-Terre afin d'accroître les moyens de protection et de ramassage. Désormais, ce sont aussi les communes de Maré, Ouvéa (où des habitants affirment avoir retrouvé le corps d'un puffin mazouté), mais aussi Ponérihouen, Houaïlou ou encore Yaté qui sont touchées de façon plus ou moins sporadique.

Et si cette pollution provient bien du navire qui fait actuellement figure de suspect numéro 1, il faut s'attendre à ce qu'elle se poursuive dans les prochains jours, voire les prochaines semaines.

« Le 22 novembre, seule la commune de Lifou était concernée par ce phénomène de pollution, même si nous avons des raisons de penser que les premières boulettes de fioul sont arrivées quelques jours plus tôt, détaille Erick Backès, directeur de la Sécurité civile. Le 28 novembre, nous avons pu vérifier que plusieurs communes de la Grande Terre et des Loyauté étaient affectées. C'est ce qui a conduit le président du gouvernement, Philippe Germain, à déclencher le plan Orsec Polmar-Terre qui s'applique désormais à l'ensemble du territoire. »

La FNEE CGT revendique

Après toutes ces pollutions citées en exemples il est inconcevable et inacceptable en lisant le rapport du CGEDD de dire qu'il n'y a plus de pollutions marines et qu'il faut supprimer voire un seul centre de stockage POLMAR/Terre à terme, c'est pourquoi la CGT revendique :

- Le maintien des centres de stockage POLMAR/Terre en métropole et Outre-Mer
- Des effectifs suffisants dédiés à POLMAR/Terre pour l'entretien et la maintenance des matériels
- Un financement suffisant pour l'entretien, la maintenance des centres de stockage POLMAR/Terre et le renouvellement des matériels
- Des textes réglementaires définissant le rôle de chacun (Etat, collectivités, niveau international...) pour assurer un véritable plan de crise en cas de pollution

marine venant toucher le littoral avec le respect des périmètres d'intervention de chacun.

- Une formation adaptée à tous les agents concernés et des exercices de mises en situation avec tous les services de l'Etat, Collectivités, DDTM...

L'Etat a les moyens de préserver et d'améliorer POLMAR/Terre, il suffit d'une volonté politique.

Le ministère de la transition écologique et solidaire devra donc expliquer à la population comment la suppression des centres de stockage et la diminution d'un maintien opérationnel seront un plus pour faire face aux risques de pollution maritime en cas de crise. Tout cela en niant la réalité et en ne répondant qu'au dogme de la baisse des dépenses publiques.