



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>8323</b>	De <b>M. Didier Le Gac</b> ( La République en Marche - Finistère )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et solidaire
<b>Rubrique</b> > mer et littoral	<b>Tête d'analyse</b> >Remplacement des dispositifs de cuves à mercure des phares du littoral national	<b>Analyse</b> > Remplacement des dispositifs de cuves à mercure des phares du littoral national.
Question publiée au JO le : <b>15/05/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>14/08/2018</b> page : <b>7481</b>		

### Texte de la question

M. Didier Le Gac attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur le remplacement des dispositifs de cuves à mercure qui équipent traditionnellement les phares du littoral national. La présence de mercure supportant les systèmes optiques et permettant leur rotation présente en effet des risques avérés pour la santé humaine et pour l'environnement. Il en est ainsi, notamment, par l'inhalation de vapeur en cas de température supérieure à 20°, ou encore en cas de débordement suite à des tempêtes comme cela est arrivé en 2014 au phare de la Jument, au large de l'île d'Ouessant, en mer d'Iroise. Pour protéger les personnels intervenant sur les établissements de signalisation maritime (ESM), le remplacement des dispositifs optiques installés sur des cuves à mercure par des mécanismes à diodes électroluminescentes (LED) a été progressivement mis en œuvre. Il faut s'en féliciter. Néanmoins, tous les phares ne sont ni dépollués de leur mercure, ni équipés de dispositifs à LED car exigeant une longue portée de signalisation, ou encore contraints par le régime de protection des monuments historiques. Or il apparaît qu'aujourd'hui des solutions techniques permettent d'assurer des niveaux d'éclairage satisfaisants pour la sécurité maritime avec des technologies LED de dernière génération. Il lui demande donc de bien vouloir lui préciser son intention sur la transformation durable, saine et économe des équipements de signalisation maritime.

### Texte de la réponse

Au premier janvier 2017, le littoral français comptait 84 phares équipés d'optiques reposant sur des soubassements tournants à cuve de mercure. Les risques liés au mercure sont principalement de deux types : - le risque d'évaporation dans l'atmosphère qui peut intervenir lorsque les températures dépassent 20 °C ; - les débordements des cuves à mercure qui peuvent être causés par les conditions climatiques ou naturelles (fortes houles, cyclones, séismes...), par la dégradation de la structure des édifices (déstabilisation), ou de façon marginale par des collisions accidentelles de navires avec les phares ou leur support. Dès 2014, une campagne de mesure des vapeurs de mercures a été réalisée par la subdivision de Brest (direction interrégionale de la mer Nord Atlantique Manche Ouest), où se trouvent les phares les plus exposés aux débordements. De même, des organismes extérieurs ont réalisé des campagnes de mesures (caisses régionales d'assurance maladie de Bretagne et des Pays de la Loire) en conditions normales et suite à des dépollutions sur des phares exposés aux conditions climatiques. Un contrôle des concentrations en vapeurs a également été réalisé par un organisme indépendant dans des phares méditerranéens,

où les conditions de chaleur favorisent la vaporisation du mercure. L'ensemble de ces éléments ont permis la prise de mesures préventives : élaboration de fiches d'intervention à destination des agents ; formulation de préconisations ; amélioration des protocoles d'intervention adaptés aux risques locaux qui sont partagés au niveau national avec la direction des affaires maritimes et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ; mise en œuvre d'actions de la médecine du travail pour les sites les plus exposés (Bretagne) avec formations, fiches d'information et surveillance médicale. Des mesures curatives ont également été mises en œuvre et s'appliquent sur la base : - d'une procédure nationale relative à la vidange des cuves, qui doit être actualisée dans les prochains mois ; - de procédures locales de gestion des pollutions accidentelles, qui s'appuient sur les recommandations d'organismes spécialisés (INRS, CRAM) ; - d'un retour d'expérience de la réalisation de travaux de dépollution par une entreprise spécialisée, qui a permis d'émettre des recommandations. Une instruction du ministère de l'Environnement, de l'Énergie, et de la Mer du 27 mars 2017 relative à la prévention des risques spécifiques aux métiers de l'administration de la mer est venue compléter ce dispositif. Cette instruction reprend l'ensemble de la réglementation applicable à l'utilisation du mercure ainsi que les principes généraux devant être appliqués pour la prévention des risques sanitaires en situation de travail pour les agents amenés à intervenir dans les phares équipés de cuves à mercure. Au-delà de ces mesures réglementaires et techniques, la direction des affaires maritimes prévoit de débiter une réflexion sur la réduction de portée des phares d'atterrissage et de jalonnement, à l'occasion de la prochaine réunion de la commission des phares et des aides à la navigation (CPAN) qui aura lieu le 6 septembre 2018. Cette réflexion devra intégrer plusieurs éléments : Le contexte spécifique de chaque phare en matière de préservation patrimoniale pour les phares inscrits ou classés monuments historiques, en fonction des appréciations des directions régionales des affaires culturelles (DRAC). La balance risque / bénéfice d'une opération de dépollution dans le cas où un phare ne présente pas de risque spécifique identifié : il conviendra d'examiner attentivement le bénéfice d'une opération de dépollution, critique en matière d'exposition des personnels d'intervention, comparativement au maintien de la cuve en place avec assujettissement aux mesures préventives en vigueur. Un rapport, commandé au Cerema, recensant l'état de l'art en la matière et les solutions techniques alternatives à l'utilisation du mercure qui pourraient être mises en œuvre. Cette réduction de portée pourrait permettre, dans certains cas, le recours à des technologies telles que l'emploi de diodes électroluminescentes (LED), qui ne nécessiteraient plus l'usage de mercure.