

14ème législature

Question N° : 24425	De M. Richard Ferrand (Socialiste, républicain et citoyen - Finistère)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse > transports maritimes	Analyse > trafic. dispositifs de sécurité. côte atlantique.
Question publiée au JO le : 16/04/2013 Réponse publiée au JO le : 18/06/2013 page : 6485		

Texte de la question

M. Richard Ferrand attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les risques encourus par les usagers du service de transport maritime qui assure les traversées au départ de Brest vers les îles Molène et Ouessant. En effet, les moyens de sauvetage sur ces bateaux, qui ont une capacité de plus de 300 personnes, ne seraient pas adaptés à la zone fréquentée. Les équipages sont certes très qualifiés, mais les moyens de sauvetage embarqués sont uniquement ceux prévu par la législation qui ne tiendrait pas compte du lieu de navigation, ni des conditions de mer dans cette zone (récifs, courants puissants, grandes marées, houle importante...). Cette insuffisance redoutée a été relayée à plusieurs reprises auprès des autorités locales sans qu'aucune décision spécifique ne fût prise. Des moyens de sauvetage plus efficaces existent et sont obligatoires sur les navires à grande vitesse. Aussi, il lui demande s'il entend modifier la réglementation en vigueur de façon à prendre en compte les spécificités de certaines zones réputées dangereuses dans le but de renforcer la sécurité de ce service de transport.

Texte de la réponse

Les navires à passagers effectuant la liaison entre le continent et les îles d'Ouessant et Molène sont soumis aussi bien aux règlements des sociétés de classification qu'à la réglementation statutaire française ainsi qu'à de nombreuses vérifications, examens et contrôles par diverses commissions. Ces vérifications ont pour objet de contrôler que ces navires répondent aux normes applicables qui, pour ce type de navires, relèvent essentiellement de directives européennes. Ces navires ne rentrent pas dans le champ de la réglementation des navires à grande vitesse qui ne leur est donc pas opposable. Néanmoins, les types de matériels de sauvetage à bord des navires à grande vitesse et navires à passagers sont les mêmes (radeaux de sauvetage, toboggans d'évacuation, brassières...). Dans les deux cas, ils s'inspirent des prescriptions de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine (SOLAS) et du code (Life-Saving Appliances) LSA de l'organisation maritime internationale (OMI). Il n'est donc pas possible d'affirmer que les matériels équipant les navires à grande vitesse relevant du code (Safety for High-Speed Craft) HSC 2000 de l'OMI sont plus efficaces que ceux que l'on trouve sur les navires à passagers. Tous ces matériels sont d'ailleurs approuvés suivant les dispositions de la directive 96/98/CE du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins (wheelmark). La directive 2009/45/CE du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, applicable aux navires en cause, fait actuellement l'objet de travaux devant mener à une révision du texte. La réglementation nationale sera donc modifiée si la directive européenne l'impose.