



15ème législature

Question N° : 18230	De Mme Sophie Panonacle (La République en Marche - Gironde)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse >Naufrage du Grande America	Analyse > Naufrage du Grande America.
Question publiée au JO le : 26/03/2019 Réponse publiée au JO le : 06/07/2021 page : 5417 Date de changement d'attribution : 07/07/2020		

Texte de la question

Mme Sophie Panonacle alerte M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les conséquences du naufrage du Grande America, au large de la côte atlantique. Ce naufrage met une nouvelle fois en évidence l'impérieuse nécessité de connaître parfaitement la nature des marchandises transportées dans les conteneurs. Ce sinistre, dont les causes devront être analysées de manière plus précise, met en lumière la nécessité de traçabilité par l'identification des marchandises notamment les produits dangereux, la mixité des produits incompatibles entre eux et le poids précis des conteneurs. Chaque année environ, 10 000 conteneurs sont perdus en mer, dont les conséquences pour la sécurité des navires et pour l'environnement posent un vrai problème. Le risque de collision est présent. Le risque écologique est également fort. Aussi, elle lui demande si, lors de la prochaine réunion de l'Organisation maritime internationale au mois de mai 2019 à Londres, la France ne devrait pas défendre l'idée d'améliorer la réglementation des marchandises transportées, en proposant un système d'identification numérique des produits chargés, véritable carte d'identité du conteneur qui permettrait d'avoir une parfaite connaissance des marchandises transportées, ainsi qu'un dispositif de géolocalisation des conteneurs, de type boîte noire, qui permettrait de surveiller la dérive et l'échouage des conteneurs.

Texte de la réponse

Les conteneurs perdus en mer représentent à la fois un risque pour l'environnement marin, en fonction des marchandises qu'ils contiennent, et un danger pour la navigation et la pêche. Lorsque des pertes de conteneurs sont signalées, des mesures conservatoires sont prises par les préfets maritimes, sous la forme de mise en demeure adressées aux transporteurs, à des fins de localisation puis d'enlèvement des conteneurs. En outre, une information de sécurité est diffusée sous forme d'avis urgents aux navigateurs. Bien que nécessaires, ces mesures d'urgence ne sont toutefois pas suffisantes et il convient effectivement d'agir au niveau international pour permettre d'améliorer la sécurité du transport des conteneurs. La France, comme la plupart des États côtiers, a en effet observé une augmentation des pertes de conteneurs provenant de navires en transit dans les eaux relevant de sa juridiction lors des tempêtes successives de l'hiver 2013-2014, avec un nombre record de 598 conteneurs tombés à la mer dont seulement 21 avaient pu être récupérés. C'est dans ce contexte que la France a déposé en 2014 avec l'Espagne une proposition à l'Organisation maritime internationale (OMI), afin de promouvoir plusieurs mesures techniques permettant de réduire le risque et les conséquences des pertes de conteneurs : obligation de notification des pertes selon une procédure normalisée, renforcement des mesures relatives à la saisie des conteneurs à bord des navires,

installation de capteurs, adoption de cap et vitesse appropriés selon l'état de la mer... Cette soumission a été formulée, alors que l'OMI était engagée dans un processus d'amendement à la convention internationale relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, lequel a permis d'introduire une nouvelle disposition déterminante pour réduire les chutes de conteneurs : le pesage obligatoire des conteneurs. La base de données internationale des conteneurs a également été mise en place par le Bureau international des conteneurs et du transport intermodal, ce qui permet le suivi du parc au niveau mondial. Les travaux actuellement menés par l'OMI en matière de lutte contre les déchets plastiques, initiative résultant également d'une proposition conjointe de la France et de l'Espagne en août 2017, intègrent aussi des dispositions particulières sur le sujet des pertes de conteneurs et les moyens d'y remédier. À ce titre, la France a proposé à la Commission européenne de porter une proposition de nouveau résultat au programme de travail de l'OMI sur la détection, le signalement, le suivi et la récupération des conteneurs tombés à la mer. Cette proposition s'est heurtée à une opposition de plusieurs États membres, mais a finalement été portée par le Vanuatu. La proposition devait être débattue au comité de la sécurité maritime de mai 2020 qui a été repoussé en raison de la crise du Covid-19. Elle sera à l'ordre du jour du prochain comité. Afin de préparer les mesures concrètes qui pourraient être mises en œuvre si le résultat est porté au programme de travail, une étude a été commandée au CEREMA visant à recenser les solutions technologiques disponibles. La France porte également au prochain comité une proposition visant à rendre obligatoires les dispositifs de remorquage d'urgence à bord de tous les navires de grandes dimensions. Ce type de dispositif visant à prévenir les échouements en cas de problème de propulsion est déjà obligatoire pour les navires-citernes. La tendance au gigantisme des navires rend ce type de dispositif également pertinent pour permettre une assistance efficace aux grands porte-conteneurs, vraquiers ou paquebots. Une évaluation du risque fondée sur l'étude de l'évolution de la taille des navires dans le détroit du Pas-de-Calais a également été produite à l'appui de cette proposition. Enfin, des travaux ont été engagés par les groupements d'assureurs et les sociétés de classification visant à améliorer les règles de prévention et de lutte contre les incendies à bord des porte-conteneurs dont les conséquences sont souvent dramatiques. La France y participe activement.