

## 15ème législature

<b>Question N° : 19452</b>	<b>De Mme Frédérique Tuffnell ( La République en Marche - Charente-Maritime )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports par eau</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Vulnérabilités chaîne de la logistique des navires porte-conteneurs</b>	<b>Analyse &gt; Vulnérabilités chaîne de la logistique des navires porte-conteneurs.</b>
Question publiée au JO le : <b>07/05/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>07/01/2020</b> page : <b>113</b> Date de changement d'attribution : <b>24/09/2019</b>		

### Texte de la question

Mme Frédérique Tuffnell attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les vulnérabilités sur la chaîne de la logistique d'approvisionnement des navires porte-conteneurs. Le 12 mars 2019, le Grande America, navire italien hybride entre un roulier et un porte-conteneurs, a coulé au large des côtes atlantiques avec des matières dangereuses et 2 200 tonnes de fioul lourd dans ses soutes, après un incendie à bord. Une nappe d'hydrocarbures se dirigeait vers les côtes françaises. Cet accident illustre malheureusement très concrètement les risques des porte-conteneurs que Vigipol, syndicat mixte de protection du littoral breton, a pointé en novembre 2018 dans une analyse détaillée. Contrairement aux autres types de transport tels que les tankers et les vraquiers qui au fil du temps ont fait l'objet d'un encadrement sécuritaire évolutif cohérent, cinquante ans après son apparition le transport maritime conteneurisé n'est pas maîtrisé. Le rapport Vigipol démontre la vulnérabilité de ce type de transport : il y a des maillons faibles sur la chaîne de la logistique d'approvisionnement des navires, à commencer par les fausses déclarations sur la nature des marchandises transportées qui constituent parfois un réel danger pour le navire et son équipage, sans que le capitaine ou l'armateur soit au courant. Il y a aussi la pression commerciale sur les délais : il faut aller le plus rapidement possible d'un point A à un point B, ce qui peut amener à bâcler certaines tâches essentielles, comme l'emportage (l'opération de chargement et de répartition des marchandises à l'intérieur) du conteneur. Enfin, il y a le gigantisme de ces navires depuis une quinzaine d'années. En 2003, la moyenne des porte-conteneurs était de 200 mètres de long avec 1 400 conteneurs. Puis ça a été 10 000, 12 000. Maintenant, les Chinois construisent des porte-conteneurs de 400 m de long avec 22 000 boîtes. Des solutions sont proposées par Vigipol pour réduire les risques comme par exemple l'identification plus facile des conteneurs transportant des matières dangereuses, le renforcement de contrôles et d'inspection des conteneurs transportant de ces conteneurs. Par conséquent, elle lui demande les réflexions que le Gouvernement entend engager pour renforcer la sécurité sur la chaîne de la logistique d'approvisionnement des navires porte-conteneurs.

### Texte de la réponse

La France est en première ligne sur le sujet de la sécurisation du transport maritime du fait de l'étendue de ses espaces maritimes et de sa forte exposition (Maersk Svenborg 2014 – Kea Trader 2017 – Grande America 2019). Les efforts déployés sur ces questions se sont cependant confrontés à une forte résistance du fait des enjeux économiques qu'ils représentent pour un secteur du transport comptant 5 300 navires de jauges supérieure à 500

USM (unité de mesure spéciale) et près de 500 millions de conteneurs manutentionnés dans les ports chaque année. Néanmoins, ces efforts commencent à porter leurs fruits, l'industrie du transport et les assureurs engagent la réflexion et la mobilisation face aux incidents répétés commence à laisser entrevoir la possibilité d'aboutir à de nouvelles mesures à court ou moyen terme. L'adoption par l'Organisation maritime internationale (OMI) des amendements à la Convention SOLAS sur la déclaration systématique du poids des conteneurs embarqués a été une étape très importante, avec maintenant un enjeu de contrôle de la mise en œuvre de cette réglementation. Depuis lors, la France a continué à proposer des mesures supplémentaires pour prévenir les pertes de conteneurs en mer ainsi que pour améliorer leur signalement, leur repérage et leur récupération. Suite aux propositions que la France a portées, conjointement avec l'Espagne, lors de la 30ème Assemblée de l'OMI et au Comité de la protection de l'environnement marin sur les pollutions par les plastiques, une série de travaux s'engage, incluant la question des pertes de conteneurs en mer. La France y prend part activement, y compris au sein des instances communautaires. La direction des affaires maritimes (DAM) est intervenue le 4 juillet dernier lors d'un atelier européen consacré aux pertes de conteneurs en mer organisé par la DGMARE et la DGMOVE. Le ministère des transports soumet également, avec des organisations non gouvernementales (ONG) du secteur, une proposition visant à élever les règles de résistance structurelle des conteneurs dans le cadre du sous-comité CCC (cargo carriage and containers) de l'OMI et prévoit par ailleurs de soumettre une proposition visant à rendre obligatoire les balises de repérage des conteneurs perdus. Sur ce dernier point, des technologies sont en cours de développement qui permettront de garantir la faisabilité des propositions. Enfin, la DAM prépare la réalisation d'une étude quantitative et qualitative sur les pertes de conteneurs qui permettra d'étayer aux plans juridique, technique et économique, les propositions.