



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 27879

Texte de la question

M. Paul Molac 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 le gigantisme des navires de commerce et des menaces qu'ils font peser sur la sécurité en mer et dans les ports. Le 9 mars 2013 s'est déroulé au large de la Bretagne un exercice de remorquage effectué par l'*Abeille Bourbon* sur le navire *Marco Polo*, plus grand porte-conteneur du monde. L'objectif de cet exercice était de préparer au mieux les moyens de l'État à toute éventualité et notamment l'assistance des navires de très fort tonnage en difficulté au large des côtes françaises pouvant nécessiter un remorquage d'urgence. Cet exercice a consisté en un effort de prévention qu'il convient de souligner tant le développement du transport de marchandises s'est fortement accru ces quinze dernières années, entraînant la construction de porte-conteneurs géants dont les capacités d'emport ont quadruplé. Le *Marco Polo* est le dernier-né et le plus grand des porte-conteneurs actuels. D'une capacité de 16 000 conteneurs, il affiche une longueur de près de 400 mètres pour une largeur de 53 mètres. Des porte-conteneurs encore plus grands sont prévus : la compagnie Maresk line attend la livraison en 2013 et 2015 de deux navires pouvant transporter jusqu'à 18 000 conteneurs chacun. Il est permis de se demander jusqu'où la course au gigantisme s'arrêtera ? Si l'exercice de remorquage par l'*Abeille Bourbon* s'est déroulé sans difficulté, celui-ci ne répond pas à de nombreuses questions. En effet, que se passerait-il si ce genre de navires tombait en avarie en dehors de la zone d'action de l'*Abeille Bourbon* ? Rappelons-nous qu'en janvier 2007 les deux plus puissants remorqueurs d'Europe furent mobilisés pour faire face à l'accident du « *MSC Napoli* » qui se trouvait dans la Manche et qui ne transportait que 2200 conteneurs, dont certains représentaient près de 1 700 tonnes de produits toxiques. En cas de perte de conteneurs, quels seraient alors les moyens mis à la disposition des préfets maritimes ? Ces questions montrent surtout que les moyens de sauvetage mis à disposition des préfets maritimes évoluent moins vite que le gigantisme des navires de commerces. Cette course au gigantisme fait peser des menaces de plus en plus fortes sur la sécurité maritime et l'environnement. Il lui demande donc quelles sont les mesures envisagées par le Gouvernement pour de donner aux préfets maritimes les moyens de faire face à cette évolution accélérée des navires de commerce vers le gigantisme.

Texte de la réponse

Dans son rapport du 28 avril 2009 sur les très grands navires, l'Institut français de la mer (IFM) constate une évolution continue et probablement irréversible à moyen-long terme vers le gigantisme des navires. En effet, sur le plan technique, rien ne s'oppose à la construction de grands navires et sur les plans tant économique que commercial ou environnemental, certains bénéfices apparaissent (économies d'échelles, moins de navires donc moins de pollution, etc.). Le frein à cette augmentation de la taille des navires est la détermination par l'armateur d'un seuil de rentabilité du navire qui, en raison de sa taille, ne peut être accueilli que dans un nombre limité de ports, et ne peut être assuré de trouver un marché qui justifie ses capacités. Conscient de l'enjeu que représente cette évolution pour la sécurité des navires, le Gouvernement entend assurer la sécurité des personnes et la sauvegarde de l'environnement. Des initiatives ont déjà été prises en ce domaine. Par ailleurs, l'exercice qui s'est déroulé le 9 mars 2013 au large de la Bretagne avec le remorquage du porte-conteneur de

grande taille, CMA-CGM « Marco-Polo », par le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage « Abeille Bourbon » a fait l'objet d'un retour d'expérience. Cette opération qui s'est bien déroulée a, néanmoins, mis en exergue quelques points d'amélioration pour les intervenants dans cette opération, y compris l'armateur qui peut prendre en compte certaines améliorations des dispositifs de remorquage d'urgence, pour ses navires existants ou prochainement mis en service. Un autre exercice, le Manchex 2014 au large du cap Gris-Nez, aura pour thème un sinistre de grande ampleur à bord d'un navire à passagers. Il sera destiné à mettre à l'essai l'ORSEC maritime. Ces exercices sont essentiels pour tester les procédures et le matériel. Enfin, forte des leçons tirées de l'exercice du 9 mars 2013 précité, la représentation française à l'Organisation maritime internationale (OMI) va demander en 2014 l'inscription au programme de travail du Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'étude de la mise en place d'un dispositif de remorquage d'urgence pour les grands porte-conteneurs. De plus, la prise en charge opérationnelle d'un accident ou incident qui affecterait un navire de grande dimension pourrait nécessiter la mise en oeuvre d'une coopération bi ou multi-latérale entre les États concernés. Dans ce cadre, le plan Manche-Plan (Royaume-Uni et France) et le Biscaye-Plan (Espagne et France) sont destinés, en Manche et en Atlantique, à mettre en oeuvre des moyens qui dépassent la seule capacité d'un État.

Données clés

Auteur : [M. Paul Molac](#)

Circonscription : Morbihan (4^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 27879

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [28 mai 2013](#), page 5465

Réponse publiée au JO le : [24 septembre 2013](#), page 10157