



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Transparence dans le fonctionnement du transport maritime

Question écrite n° 39187

Texte de la question

M. Guillaume Vuilletet alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé du commerce extérieur et de l'attractivité au sujet des navires porte-conteneurs et des problématiques liées à cette modalité de transport commercial. Les récents événements liés au blocage, par le navire Ever Given, du Canal de Suez ont permis de focaliser l'attention sur le fonctionnement du transport maritime de marchandises qui, parfois, pose question. Selon une note de l'Institut français des relations internationales (Ifri), le commerce maritime représente, en 2020, 90 % des volumes et 80 % de la valeur des échanges économiques transnationaux. Pour autant, la question de la perte des conteneurs est un sujet tant écologique que sécuritaire très peu exploité par les autorités de régulation. Il n'existe, par ailleurs, aucune donnée à ce sujet. D'après une enquête menée par le journal Le Monde, sept accidents maritimes ont été recensés entre octobre 2020 et janvier 2021 tandis qu'en moyenne 3 100 conteneurs sont perdus tous les ans. Au-delà des dangers pour la navigation que peuvent poser de telles chutes, il existe une réelle inconnue sur les conséquences écologiques de ces accidents, notamment parce qu'ils transportent des produits toxiques et explosifs quand bien même ce serait illégal. À ce sujet, M. le député souhaiterait savoir comment le ministère pourrait mieux lutter, en France, contre la non-déclaration de ces produits dangereux en prêtant une plus grande attention aux procédures qui sont à l'œuvre dans les ports français. Il pourrait également être opportun de réfléchir à une plus grande responsabilisation des entreprises afin de mieux lutter, à l'avenir, contre la dispersion de produits toxiques dans les eaux internationales.

Texte de la réponse

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a engagé depuis plusieurs années des actions en vue de favoriser la prévention des risques à bord des porte-conteneurs, de limiter la portée des accidents et d'en limiter les conséquences. Depuis 1977, la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs est en vigueur. Les deux objectifs de cette convention sont de maintenir un degré élevé de sécurité lors du transport et de la manutention des conteneurs en établissant des procédures d'essai et des normes de résistance connexes acceptables, et d'une manière générale de faciliter les transports internationaux par conteneurs en énonçant des règles de sécurité internationales uniformes, qui soient applicables de façon égale à tous les modes de transport. Depuis le 1er juillet 2016, de nouvelles prescriptions relatives à la vérification de la masse brute des conteneurs empotés sont entrées en vigueur en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). Cette obligation porte sur la mesure ou le calcul de la masse brute exacte des conteneurs empotés. Ces informations précises sont indispensables pour assurer un arrimage et un gerbage corrects et éviter l'affaissement et la perte par-dessus bord des piles de conteneurs. La France a ratifié ces conventions, les applique ainsi que leurs amendements. Cependant, la tendance en matière de perte de conteneurs reste à la hausse. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette situation : événements météorologiques extrêmes plus nombreux, augmentation de la capacité de transport de conteneurs par navire (multipliée par 4 en 20 ans), défauts de saisissage, accidents (collisions, incendies, ...). Lors de la 30ème assemblée de l'Organisation maritime internationale en novembre 2017, la France avait sollicité l'ouverture d'un

débat et la recherche de solutions sur la question des pertes de conteneurs. La délégation française a obtenu gain de cause par le biais de l'adoption de la stratégie de lutte contre les plastiques marins en octobre 2018. Dans cette stratégie, deux actions concernent spécifiquement la perte des conteneurs : La première consiste à envisager de mettre en place un système obligatoire de déclarations types pour signaler la perte de conteneurs à la mer et un moyen à bord d'identifier facilement le nombre exact de conteneurs perdus ; La seconde, d'envisager des moyens de communiquer l'emplacement des conteneurs perdus par-dessus bord. Les travaux, retardés en raison de la crise COVID, vont désormais débiter. Par ailleurs la France a déposé, cette année, une demande de nouveau point d'ordre du jour à l'OMI visant à étendre l'obligation d'emport du dispositif de remorquage d'urgence, déjà applicable aux pétroliers d'au moins 20 000 tonnes de port en lourd, à tous les types de grands navires neufs. La tendance au gigantisme, en particulier pour les porte-conteneurs, rend particulièrement difficile le remorquage d'urgence sans équipement approprié. Enfin, la France s'est activement engagée dans une initiative visant à renforcer la détection précoce des incendies et la maîtrise efficace des incendies des porte-conteneurs.

Données clés

Auteur : [M. Guillaume Vuilletet](#)

Circonscription : Val-d'Oise (2^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39187

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : [Commerce extérieur et attractivité](#)

Ministère attributaire : [Commerce extérieur et attractivité](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [25 mai 2021](#), page 4289

Réponse publiée au JO le : [28 septembre 2021](#), page 7162