



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 65985

Texte de la question

M. Jacques Pélissard attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les améliorations qu'il conviendrait d'apporter aux normes de sécurité en matière de navigation de nuit s'agissant plus particulièrement des bateaux destinés au transport de passagers (ferries et paquebots de croisière). Les dispositions applicables, s'agissant de la navigation de nuit, concernent aujourd'hui tous les navires, qui doivent être munis de feux (de tête de mât, de côté, de poupe...), répondant aux exigences minimales de visibilité, la fonction de ces feux étant naturellement de préciser la présence des navires mais également de permettre aux autres bateaux d'estimer la trajectoire respectivement suivie par chacun d'entre eux. Les dispositions prévues à cet effet semblent manifestement suffisantes pour les cargos, les bateaux de pêche et les navires de plaisance. Les bateaux destinés au transport de passagers (ferries, paquebots de croisière) posent, au contraire, des difficultés plus importantes, induites par la présence sur l'ensemble du bâtiment d'un fort éclairage, destiné à répondre aux exigences de sécurité et de confort des passagers. Leurs feux de navigation perdent en conséquence leur vertu première de signalisation, étant masqués par la forte pollution lumineuse. Cela implique, pour les autres usagers de la mer, une difficulté à estimer la trajectoire empruntée par ces navires. Il souhaiterait en conséquence que soient étudiées par le ministère les possibilités d'améliorer la signalisation de nuit des ferries et paquebots de croisière, susceptibles de répondre aux préoccupations de sécurité formulées par les plaisanciers et les professionnels de la marine marchande.

Texte de la réponse

Sur le plan réglementaire, la signalisation des navires à passagers est prévue par le règlement international pour prévenir les abordages en mer. Il s'agit d'une convention internationale de 1972 amendée successivement par les 12e, 15e, 16e et 18e assemblées de l'Organisation maritime internationale. En France, cette convention est entrée en vigueur le 15 juillet 1997, par le décret n° 77-778 du 17 juillet 1997, et couvre les domaines techniques suivants : les règles de barre et de route, les feux et marques de navigation et les signaux sonores et lumineux. Concernant plus particulièrement les feux de navigation requis pour équiper les navires, les conventions leur ont attribué plusieurs fonctions. Il s'agit, d'une part, de signaler la présence du navire et, d'autre part, donner des indications sur le type de navire, la route suivie (navires qui se rattrapent, se croisent, ont des routes directement opposées) et sur la capacité de manoeuvre (navires non maîtres de leur manoeuvre ou à capacité de manoeuvre restreinte). Les principales dispositions concernant les feux sont : une visibilité à des distances de plusieurs milles, par exemple 6 milles pour les navires de plus de 50 mètres et, entre le coucher et le lever du soleil, l'absence d'aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux prescrits par les règles internationales pour prévenir les abordages en mer et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci. Dans la pratique, il est d'usage courant que les navires, notamment les navires transportant les passagers et les navires de pêche dans certaines situations, présentent sur plusieurs parties du navire un fort éclairage. Pour les navires de pêche, cette situation se produit lorsque le navire relève ses engins de pêche et qu'il a besoin d'un éclairage optimal pour faciliter la manoeuvre des membres d'équipage. Pendant cette manoeuvre, le navire est alors quasi stoppé et le fort éclairage met en évidence cette manoeuvre à l'encontre des autres navires qu'ils croisent dans

les parages. Parmi les navires transportant des passagers (navires transbordeurs, paquebots de croisière), cette situation qui a toujours caractérisé et signalé ce type de navire répond à une double exigence de sécurité et de confort des passagers, sans jamais avoir été remise en question par les règles internationales. Cet éclairage est en effet localisé de telle manière qu'il n'interfère pas avec les secteurs d'éclairage des feux de navigation latéraux, qui sont quant à eux positionnés sur la partie avant du navire. A cet effet, des consignes strictes sont données aux personnels afin que tous les éclairages des sabords situés au fronton du navire soient masqués. De cette manière, la visibilité des feux latéraux et des feux de tête de mât demeure satisfaisante et permet une pleine appréciation par les autres navires, des routes de croisement, les plus délicates, à savoir celle de « contrebordier » et celle de « traversier ». Pour ce qui concerne une autre situation, celle du navire rattrapé, il est notoire que le fort éclairage des navires à passagers ne permet pas de distinguer aisément le feu de navigation arrière, mais les usages considèrent que, outre le fait qu'il ne s'agit pas d'une situation rapprochée dangereuse, cet éclairage ne nuit pas à l'appréciation de la route suivie par le navire qui est une route quasi parallèle à celle du navire rattrapant. Les navires transportant les passagers sont en outre des navires rapides, ils se trouvent donc très rarement en situation de navire rattrapé.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Péliissard](#)

Circonscription : Jura (1^{re} circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 65985

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 septembre 2001, page 5309

Réponse publiée le : 26 novembre 2001, page 6793