



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

sécurité de la navigation

Question au Gouvernement n° 3302

Texte de la question

SÉCURITÉ MARITIME

M. le président. La parole est à M. François Cuillandre, pour le groupe socialiste.

M. François Cuillandre. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement et des transports.

Monsieur le ministre, en moins de deux semaines, deux navires transportant des matières dangereuses se sont engagés à contresens dans le rail d'Ouessant : le 24 janvier, un navire chargé de 30 000 tonnes de kérosène et, le 3 février, un tanker battant pavillon du Liberia, chargé de 54 000 tonnes de fioul.

Ces deux erreurs de navigation auraient pu avoir une nouvelle fois des conséquences dramatiques pour notre littoral breton, sans l'intervention de l'équipage de l'*Abeille Flandre*, dont je salue ici le courage et l'efficacité.

Dans les deux cas, aucun contact radio n'a pu être établi avec ces navires, comme ce fut d'ailleurs le cas, il y a quelques semaines, pour le *Melbridge Bilbao*, porte-conteneurs de 152 mètres qui s'est échoué près de l'île Molène, miraculeusement sans dégâts.

Monsieur le ministre, trop, c'est trop. A chaque fois, le scénario est le même : pavillon de complaisance, équipage sous-qualifié et surtout surexploité. Pouvez-vous nous dire ce qu'il est possible de mettre en oeuvre pour éviter que de tels incidents ne se transforment en accidents, même si j'ai conscience qu'une grande partie de la réponse se trouve dans la régulation internationale d'un trafic où le libéralisme le plus sauvage fait loi ?
(*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

723M. Jean-Claude Gaysot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Depuis notre arrivée au gouvernement, monsieur le député, le problème de la sécurité maritime a été posé avec force. Nous avons dû ensuite l'aborder au niveau international.

Il y a eu le naufrage de l'*Erika*, comme vous le savez.

Ici même, le Premier ministre et moi-même avons souligné que la recherche du profit et du prix minimum conduisait trop souvent à sacrifier les équipages et l'environnement. Sous présidence française, et dans des délais relativement courts même si cela peut paraître long, nous avons fait avancer des mesures à l'échelle européenne et à l'échelle internationale, avec l'OMI, pour qu'un pas sérieux soit réalisé dans le domaine de la sécurité maritime.

Il reste Erika 2 à faire avaliser au niveau international, mais cela est à l'oeuvre.

L'un des problèmes qui est posé, et il est tout à fait lié à votre question, c'est la relation entre la sécurité et la qualification, les conditions de vie des équipages. Qu'il s'agisse de l'OMI ou de l'Europe, nous avons certaines difficultés à faire admettre cette idée qu'améliorer la qualification et les conditions de vie et de travail des équipages représenterait non seulement une indispensable avancée sociale, mais également un progrès pour la

sécurité.

Le Gouvernement travaille, y compris avec le Bureau international du travail, pour qu'il y ait une évolution positive dans ce domaine également.

Concernant les deux cas que vous citez, il semble bien qu'il y ait un défaut de formation et d'information des capitaines de ces navires sous pavillon étranger, et je salue la vigilance et l'efficacité des services chargés du contrôle grâce auxquels tout incident grave a pu être évité.

J'ai demandé à M. le secrétaire général à la mer de renforcer les contrôles aux points de croisement à Ouessant et Cherbourg. Je lui demande également d'interpeller l'Organisation maritime internationale sur les mesures à prendre pour les navires sous pavillon étranger.

Cela ne suffira pas, et, pour améliorer la sécurité maritime en Manche, nous avons engagé deux actions.

Premièrement, la refonte du rail d'Ouessant. Le rail actuel comporte encore des zones de croisement où sont observées la plupart des erreurs de navigation. Une réorganisation du rail en deux voies séparées, sans croisement, a été validée par l'OMI. Normalement, il faut un délai de dix-huit mois pour mettre en oeuvre des nouvelles dispositions. Là, ce sera fait dès le début de l'année prochaine.

Deuxièmement, la modernisation et le renforcement de la couverture radar. Ce système sera couplé aux systèmes de suivi de trafic en 2002.

Nous avançons dans le sens du renforcement de la sécurité maritime. *(Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)*

M. le président.

Données clés

Auteur : [M. François Cuillandre](#)

Circonscription : Finistère (3^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 3302

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 février 2002

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 6 février 2002