



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

nauffrage du Grende America

Question au Gouvernement n° 1773

Texte de la question

NAUFRAGE DU *GRANDE AMERICA*

**M. le président.** La parole est à M. Stéphane Buchou.

**M. Stéphane Buchou.** Monsieur le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, ma question, à laquelle j'associe mes collègues Sandrine Le Feur, Didier Le Gac et Benoit Simian, concerne le naufrage du navire italien *Grande America*, survenu la semaine dernière au large des côtes françaises.

Derrière l'enjeu environnemental à court terme – un risque de marée noire limitée –, apparaît un second risque de nature, d'intensité et d'étendue indéterminées. En effet, mercredi 13 mars, la préfecture maritime indiquait que, sur les 365 conteneurs se trouvant à bord, 45 contenaient des matières dangereuses, dont 100 tonnes d'acide chlorhydrique et 70 tonnes d'acide sulfurique, ce qui pourrait représenter un total de cinq, six ou sept conteneurs, selon leur taille.

À ce stade, une première question se pose : de quels produits sont chargés les conteneurs restants, sachant que la probabilité qu'ils résistent à la pression subie par 4 600 mètres de fond est extrêmement faible ?

À cela s'ajoute l'enjeu juridique. Nous souhaitons non pas en rajouter une couche sous le coup de l'émotion, mais nous astreindre à un état des lieux draconien quant à la mise en œuvre, dans les ports européens, des règles fixées par l'Organisation maritime internationale – en particulier celles relatives au transport des marchandises dangereuses répertoriées dans la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1er novembre 1974.

Enfin, affleure l'enjeu moral. Que la nature des matières dangereuses transportées reste inconnue ouvre la porte à toutes les spéculations. Alors que des barrages flottants ont pu être mis en place pour la première fois, hier, dans le golfe de Gascogne, des questions restent en suspens : à quelle fin un navire transporte-t-il des matières dangereuses inconnues à destination de l'Afrique ? dans le cas avéré de transport de déchets industriels, comment accepter qu'ils ne soient pas retraités dans les pays qui les ont produits ?

**M. le président.** Veuillez conclure, mon cher collègue !

**M. Stéphane Buchou.** L'heure n'est-elle pas enfin venue pour la France d'inciter ses partenaires à un renforcement des compétences de l'Union européenne en matière de mise en œuvre du contrôle des navires et de leurs marchandises ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**M. François de Rugy**, *ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire*. Monsieur Buchou, j'ai souhaité que, dans cette affaire, nous fassions la transparence totale de bout en bout. Dès que j'en ai été informé, j'ai moi-même annoncé la semaine dernière, dans cet hémicycle, le naufrage du navire et le risque de pollution aux hydrocarbures.

Nous avons mobilisé des moyens extrêmement importants. Je suis en lien permanent avec le préfet maritime de Brest, qui coordonne l'ensemble des opérations. Je me suis rendu à Brest avec Didier Le Gac et Sandrine Le Feu, jeudi dernier, pour saluer les équipes concernées, notamment les équipages des navires antipollution qui se rendent sur place. On dénombre à l'heure actuelle sept navires sur la zone du naufrage, qui font le maximum pour pomper les nappes de fioul s'échappant des soutes du cargo. Ce sont des navires français, mobilisés par l'Agence européenne pour la sécurité maritime, auxquels s'ajoutent un bateau espagnol et des moyens mobilisés par l'armateur.

Je tiens d'ailleurs à préciser que tous les frais engagés et tous les coûts directs et indirects induits par cette pollution seront pris en charge par l'armateur. C'est la règle, et nous y veillerons.

En attendant, une enquête judiciaire et des enquêtes techniques ont été lancées pour déterminer les circonstances exactes de cet accident et les responsabilités de chacun, ce qui permettra, là aussi, d'y voir clair et d'en tirer des leçons.

Je tiens enfin à dire que ce bateau navigue depuis vingt-deux ans sous pavillon italien et a été contrôlé trente-cinq fois dans les différents ports européens, dont une fois en France, à Dunkerque. Nous sommes prêts, si l'enquête démontre que des défaillances ont eu lieu, à tirer toutes les leçons de ce naufrage pour renforcer à nouveau les règles de la sécurité maritime. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

## Données clés

**Auteur** : [M. Stéphane Buchou](#)

**Circonscription** : Vendée (3<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question** : Question au Gouvernement

**Numéro de la question** : 1773

**Rubrique** : Pollution

**Ministère interrogé** : Transition écologique et solidaire

**Ministère attributaire** : Transition écologique et solidaire

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le** : [20 mars 2019](#)

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [20 mars 2019](#)