



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Accidents : Bretagne

Question écrite n° 10467

Texte de la question

M Joseph Gourmelon appelle l'attention de M le ministre delegue aupres du ministre des transports et de la mer, charge de la mer, sur le naufrage survenu le 18 fevrier 1989 dans les parages de l'ile de Sein, d'un navire norvegien. Ce naufrage aurait pu, une fois de plus, avoir pour les cotes bretonnes des consequences catastrophiques. Il demontre, a l'evidence, que malgre les dispositions prises depuis 1978, notamment la surveillance exercee par la Marine nationale, nous ne sommes pas a l'abri d'un drame comme celui que nous avons connu avec l'Amoco Cadiz. Il lui rappelle egalement que, dans le cadre des mesures prises a l'epoque, avait ete prevue la construction d'une aide majeure a la navigation. Par decision gouvernementale de mai 1986, ce projet avait ete interrompu. Il devait etre remplace par un dispositif plus simple et moins couteux. Rien n'a cependant ete realise et il semble que l'on ait eu toute confiance dans le reperage par satellite, ce qui suppose des navires bien equipes et des equipages bien formes. Il apparaitrait pourtant qu'une defaillance de ce systeme pourrait etre a l'origine de l'accident evoque ci-dessus et d'une collision survenue recemment en mer du Nord. Pour ces raisons, et compte tenu de l'imperieuse necessite d'assurer preventivement la protection de notre environnement maritime, il lui demande s'il n'envisage pas la mise en place d'autres possibilites d'aide a la navigation permettant aux batiments de se positionner en toute securite ou, a defaut, pour le moins, de solliciter de l'OMI une recommandation incitant fortement les navires marchands a se signaler des qu'ils approchent de la pointe de Bretagne, qui se trouve etre un point de passage extremement dangereux.

Texte de la réponse

Reponse. - Le ministre charge de la mer ne peut etre que preoccupe lorsque survient un naufrage au large des cotes de France comme celui du porte-conteneurs norvegien meme lorsque, grace a l'efficacite des secours a laquelle il tient a rendre hommage, aucune perte de vie humaine n'est a deplorer et lorsqu'il n'y a aucun dommage a l'environnement. Il croit toutefois devoir faire part des deux considerations ci-apres. D'une part, si le navire en cause avait transporte des hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses, les regles internationales de navigation instituees apres la catastrophe de l'Amoco Cadiz l'auraient oblige a choisir une route plus eloignee de vingt milles marins d'Ouessant ; une erreur de navigation comme celle qu'il a commise - dont on ne saura qu'a l'issue des enquetes en cours si elle est due exclusivement a une defaillance materielle ou a d'autres causes - ne l'aurait donc pas conduit sur la chaussee de Sein. D'autre part, quels que soient les progres qui ont ete, sont ou seront accomplis, il restera le risque d'accident inherent a toute activite humaine, comme par exemple dans les autres modes de transport. Quoi qu'il en soit, en ma qualite de delegue du Premier ministre, j'ai charge la mission interministerielle de la mer d'etudier avec les administrations interessees, et en particulier avec le prefet maritime de Brest qui a fait a cet egard des suggestions, les enseignements a tirer, et le cas echeant les mesures a prendre, a la suite de cet accident ainsi que de ceux qui ont eu lieu au cours des dernieres semaines, qu'il s'agisse de la prevention des accidents ou de l'organisation des secours. En ce qui concerne les aides a la navigation, on sait deja qu'en plus du systeme de radionavigation a satellites, le Valdes disposait au moins d'un radar et d'un compas de relevement. Le radar devait lui permettre d'identifier a coup sur la bouee de la chaussee de Sein, dotee d'un puissant repondeur radar code, et ce bien avant que les

feux ne soient visibles. Malheureusement il semble bien que le radar ait été mal exploité, voire pas du tout. Quant au compas de relevement, il devait permettre au navire de se positionner au vu des feux, sitôt après leur apparition et leur identification. Enfin, il convient de noter que l'entrée sud-ouest du dispositif de séparation du trafic d'Ouessant a été pourvue d'une bouée-phare, également équipée d'un rependeur d'identification, bouée que le navire aurait inévitablement doublée si la position avait bien été celle qu'il croyait au vu du seul moyen qu'il exploitait en réalité, à savoir son système de navigation par satellite.

Données clés

Auteur : [M. Gourmelon Joseph](#)

Circonscription : - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10467

Rubrique : Mer et littoral

Ministère interrogé : mer

Ministère attributaire : mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 mars 1989, page 1100