



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 28915

Texte de la question

M. Simon Renucci appelle l'attention de Mme la ministre de l'écologie et du développement durable sur l'incident survenu le 25 octobre 2003 à bord du sous-marin nucléaire « Hartford » basé à Maddalena. Des informations révélées par la presse du 14 novembre 2003, soit près de trois semaines plus tard, font état d'un accident qualifié de « sérieux ». En effet, un sous-marin à propulsion nucléaire a heurté le fond de la mer à une dizaine de kilomètres de la Corse. Les déclarations du porte-parole de la VIe Flotte se veulent rassurantes et ne signalent aucun danger humain ou environnemental. Or la discrétion, assortie de l'absence de données précises, qui a prévalu et semble encore prévaloir sur cette affaire est de nature à attiser les craintes. Cet accident prouve également que la sécurité maritime dans le détroit de Bonifacio reste problématique. Le danger radioactif et les risques d'accident nucléaire aux conséquences dramatiques aussi bien pour la population que pour l'espace maritime sont donc réels. L'étroitesse du passage, l'importance de la circulation maritime, la présence de nombreux îlots rocheux et le mauvais temps constituent autant d'éléments dangereux. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer combien d'accidents ont eu lieu dans ce périmètre et quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour améliorer la sécurité maritime entre la Corse et la Sardaigne. - Question transmise à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Texte de la réponse

Le dispositif franco-italien d'aide à la navigation et de surveillance dans les Bouches de Bonifacio fait l'objet depuis plusieurs années d'un ensemble de mesures fortes. Les navires français et italiens qui transportent des hydrocarbures et des matières dangereuses ont interdiction d'emprunter ce passage ; il n'a pas été possible d'étendre cette interdiction à d'autres navires, en vertu de la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, ratifiée par la France et l'Italie, qui prévoit le droit de passage inoffensif par les détroits internationaux. La circulation est organisée depuis 1998 en un service de trafic maritime, approuvé par l'organisation maritime internationale (OMI) ; ce service comprend une route recommandée à double sens pour les navires supérieurs à vingt mètres, une obligation de compte rendu pour tous les navires dont la jauge est supérieure à 300 unités, et deux centres de contrôle, l'un, français, l'autre, italien ; depuis la mise en place de ce dispositif, aucun accident de navire de commerce n'a eu lieu. Le centre français de contrôle du trafic de Pertusato (Bonifacio Trafic) a vu ses installations renouvelées avec, notamment, un radar performant entré en service en octobre 2003 ; les modalités opérationnelles bénéficient d'une organisation éprouvée par l'expérience ; la coopération entre les deux États fonctionne bien. Les centres de coordination de sauvetage maritimes responsables de cette zone, le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) La Garde en France et le MRCC Roma en Italie ; échangent systématiquement leurs informations sur les navires présentant des risques ; le non-respect des règles de signalement en vigueur est très marginal. La loi du 15 avril 2003 a créé une zone de protection écologique au large des côtes méditerranéennes françaises, afin d'y instaurer un régime juridique protecteur. Le centre secondaire de surveillance et de sauvetage de Corse (S/CROSS Corse-MRSC Corsica) a été doté en 2005 de nouvelles consoles opérationnelles ; ce centre dispose désormais d'outils de surveillance modernes, similaires à ceux du centre principal de La Garde : le système d'aide informatisée à l'exploitation des opérations

de sauvetage (AIE), le système de surveillance des approches maritimes Spationav, commun aux affaires maritimes et à la marine nationale, qui repose sur le système AIS d'identification automatique des navires, le système d'information sur le suivi du trafic maritime Trafic 2000, permettant d'identifier les navires potentiellement à risque ; enfin, un report permanent de l'image radar des Bouches de Bonifacio ; les avancées prévues pour 2007 portent sur le couplage automatique des systèmes Spationav et Trafic 2000 et sur la surveillance effective des côtes 24 heures sur 24 par les sept sémaphores de la marine nationale. Les moyens d'intervention de la France en Méditerranée ont été renforcés en juin 2005 avec le remplacement du remorqueur d'intervention Mérou par l'Abeille Flandres, qui dispose de capacités de traction et d'intervention supérieures à son prédécesseur ; ce remorqueur est positionné dans les Bouches de Bonifacio lorsque de mauvaises conditions météorologiques sont prévues ; le préfet maritime français peut également faire appel aux remorqueurs d'intervention italiens ; par ailleurs, les moyens de la gendarmerie maritime en Corse ont été renforcés avec la mise en service d'une nouvelle vedette de vingt mètres basée à Ajaccio, assurant la couverture de la Corse du Sud. L'ensemble de ces mesures apparaît bien adapté à la réalité du trafic dans les Bouches de Bonifacio, qui était, en 2006, de dix navires par jour en moyenne.

Données clés

Auteur : [M. Simon Renucci](#)

Circonscription : Corse-du-Sud (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 28915

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : écologie

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 novembre 2003, page 8894

Réponse publiée le : 13 février 2007, page 1625