



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 114947

Texte de la question

M. Jean-Louis Léonard attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur le projet de déplacer à Dunkerque, le remorqueur de sauvetage l'Abeille Languedoc basé depuis 2006, à La Rochelle, dans le port de la Pallice. Le changement de port d'attache du remorqueur est programmé cet automne dans le détroit du Pas-de-Calais car cette zone se retrouve sans aucun moyen d'assurer sa sécurité, suite au non-renouvellement du contrat d'affrètement du remorqueur anglais l'*Anglian Monarch*. Sans remettre en cause la nécessité d'assurer la sécurité dans une des zones maritimes les plus fréquentées avec un trafic quotidien de 620 bateaux, cela ne peut se faire au détriment de la protection du golfe de Gascogne et du littoral charentais. Compte tenu de l'augmentation continue du trafic maritime dans les ports Sud atlantique avec des navires de plus grande taille, les ports de La Rochelle, Bordeaux et Nantes réalisent en effet un trafic d'environ 40 tonnes, la fréquentation croissante du corridor maritime entre la péninsule ibérique et le détroit du Pas-de-Calais, le développement du tourisme de croisière dans les ports du golfe de Gascogne, et enfin les risques de pollutions chimiques et de marées noires, il lui demande quelles solutions peuvent être envisagées pour assurer la sécurité de nos côtes atlantiques.

Texte de la réponse

Le retrait annoncé du remorqueur d'intervention d'assistance et de sauvetage (RIAS) Anglian Monarch du Pas-de-Calais, garant de la sécurité maritime dans l'un des détroits les plus fréquentés au monde a ému l'ensemble de la communauté maritime. En effet, dans le cadre de son évaluation des dépenses publiques (Spending Review), le Gouvernement britannique a décidé une économie de 80 Meuros sur trois ans. Cette mesure budgétaire s'est traduite notamment par l'annonce de la fin de l'affrètement de ses 4 remorqueurs de haute mer dont l'Anglian Monarch, cofinancé avec la France. D'après cette décision, annoncée le 20 octobre 2010, les 4 navires gérés par la Maritime Coastguard Agency, ne bénéficieront plus de financements publics à partir du mois de septembre 2011. Le ministère des transports britannique estime ainsi économiser 32,5 Meuros sur 4,5 ans, soit environ 10 Meuros par an. Ce dernier a justifié sa décision par le fait que la mise à disposition de ces remorqueurs par l'État « ne représentait pas un usage approprié de l'argent du contribuable » et compte sur une initiative du secteur privé pour assurer ce service. Dès l'annonce de cette information, les services du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL), ont pris contact avec leurs homologues britanniques, ainsi qu'avec la Commission européenne et les États riverains de la Mer du Nord. Un courrier a été adressé à M. Philipp Hammond, secrétaire d'État en charge des transports du Gouvernement britannique, le 13 janvier 2011, pour lui faire part des inquiétudes de la France concernant cette décision. Dans sa réponse, il met en avant l'impératif de la réduction des dépenses publiques, le caractère provisoire des mesures ayant conduit à l'affrètement des remorqueurs de haute mer, sa confiance dans la capacité du privé à faire face aux besoins et les modifications du contexte réglementaire de la sécurité des navires. Selon lui, le risque de pollution marine consécutive à un échouement aurait considérablement diminué du fait de la disparition des pétroliers à simple coque, de l'amélioration de la formation des personnels à bord et de la

surveillance de la navigation exercée par les États côtiers. Il est illusoire d'espérer que le Gouvernement britannique revienne sur sa décision. Le MEDDTL s'emploie à tout faire pour maintenir une posture de prévention des risques dans le Pas-de-Calais, compte tenu des enjeux inhérents au transit de plus de 100 000 navires par an pour un total de 170 millions de tonnes de marchandises dangereuses en 2010. Dans ce contexte et conscient des enjeux en matière d'appréciation des risques maritimes, le Gouvernement français a décidé de redéployer de La Rochelle vers le Pas-de-Calais le remorqueur d'intervention Abeille Languedoc, sister ship de l'Abeille Flandre. Cette décision ne signifie pas pour autant que la sécurité de la navigation dans le golfe de Gascogne soit laissée à la seule initiative des autorités espagnoles. Le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage Abeille Bourbon, basé à Brest et prépositionné près d'Ouessant en cas d'alerte météorologique, a un rayon d'action et des caractéristiques largement supérieures à l'Abeille Languedoc qui le conduiraient à assister naturellement des navires en difficulté dans cette zone. L'analyse des accidents de la navigation maritime survenus dans nos eaux ces dernières décennies aboutit à la conclusion que les zones les plus accidentogènes sont les zones de resserrement du trafic près des côtes, soit dans les eaux occidentales de l'Europe, les abords de l'Île d'Ouessant et du cap Finisterre. C'est donc dans cette zone que doivent se concentrer prioritairement nos moyens d'intervention dont le but premier est de maintenir les navires en difficulté aussi loin des côtes que possible.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Louis Léonard](#)

Circonscription : Charente-Maritime (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 114947

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 juillet 2011, page 7824

Réponse publiée le : 30 août 2011, page 9433