



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

eaux territoriales

Question écrite n° 93043

Texte de la question

M. Jean-Jacques Candelier interroge Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie à propos de la gestion des bateaux à la dérive dans la zone économique exclusive, puis dans les eaux territoriales. L'affaire du *Modern Express*, bateau de 164 mètres de long, qui a dérivé pendant 6 jours au large des côtes françaises prouve à nouveau que la France éprouve d'extrêmes difficultés à faire face à de tels risques. La réaction du préfet maritime a permis d'éviter une catastrophe, mais la suppression récente d'un remorqueur en haute mer à la Rochelle a obligé le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage de l'Abeille Bourbon à venir de Brest. Les 12 heures qui se sont écoulées avant son arrivée sur site tendent à prouver que nous sommes dans une politique du risque calculé. Il a fallu plusieurs tentatives avant que la France ne parvienne à remorquer ce navire, et le laps de temps nécessaire à cette opération aurait pu prêter à de lourdes conséquences. La France possède le deuxième plus vaste territoire maritime au monde. Face au gigantisme toujours plus grand des navires parcourant les mers, la France ne devrait-elle pas faire l'acquisition de remorqueurs d'une taille adaptée pour faire face à de tels dangers ? Sans oublier la difficulté de trouver un port d'attache pour les cargos poubelles et autres navires à la dérive. Il lui demande quel plan d'action il compte mettre en place pour faire face à de telles situations.

Texte de la réponse

Après la décision du Gouvernement britannique de mettre un terme à l'affrètement de l'Anglian Monarch, cofinancé avec la France, le Gouvernement a pris la décision de redéployer le remorqueur « Abeille Languedoc », affrété par la Marine nationale, vers le Pas-de-Calais pour faire face à la pénurie de remorqueurs dans ce détroit qui est l'un des plus fréquentés du monde. Cette décision, arrêtée au sein du comité interministériel de la mer, a été précédée d'une réflexion interministérielle. L'analyse des accidents de la navigation maritime survenus dans les eaux françaises ces dernières décennies a permis de conclure que les accidents se produisent beaucoup plus fréquemment selon deux hypothèses : - dans les zones de resserrement du trafic près des côtes, en Manche et Mer du Nord, aux abords de l'île d'Ouessant et du cap Finisterre espagnol ; - sur l'axe Cap Finisterre (Espagne) – Ouessant, fréquenté par quelque 50 000 navires par an. Sans minorer les risques induits par le trafic entrant et stationnaire dans le golfe, cette décision tient compte de l'importance du rail Finisterre – Ouessant, couvert de part et d'autre par un remorqueur de haute mer à La Corogne, et le remorqueur « Abeille Bourbon ». Basé à Brest et prépositionné à Ouessant sur décision du préfet maritime en cas d'alerte météorologique, « l'Abeille Bourbon » a un rayon d'action et des caractéristiques (capacité de remorquage de 209 tonnes et vitesse maximale de 20 nœuds), qui lui permettent d'assister des navires en difficulté dans le golfe de Gascogne. Outre le remorqueur de La Corogne, l'Espagne pré-positionne en permanence un deuxième remorqueur de haute mer au centre de sa façade nord, à Gijon. Ces trois navires, offrent une couverture adaptée, et de surcroît, s'accommodent mieux des conditions de mer et de vent qui sont les plus courantes qu'un remorqueur basé au centre de la façade littorale française qui pourrait se heurter à une mer contraire. Le « Biscaye Plan », définit le cadre de la coopération entre la France et l'Espagne, et les modalités d'intervention des deux pays dans le golfe de Gascogne en cas de sinistre maritime. Ce plan

d'intervention international permet, en cas d'urgence, de mutualiser les moyens respectifs des deux États lors des opérations d'assistance, de sauvetage ou de lutte contre la pollution. Enfin, la publication d'un important dispositif réglementaire depuis janvier 2012 (sauvegarde de la vie humaine en mer, surveillance du trafic maritime) ainsi que de directives opérationnelles relatives aux procédures de lieux de refuge édictées par l'Union européenne en janvier 2016, contribue également au renforcement de la sécurité maritime dans la région. Le dispositif en place a traité de façon pertinente l'assistance sur le navire roulier « Modern Express » : l'événement s'est produit à l'ouvert du golfe de Gascogne, dans une zone maritime où le temps de ralliement d'un remorqueur depuis Brest (360 km) ou La Corogne (315 km) est plus court que celui nécessaire depuis la Rochelle (540 km) ; les délais subis dans le déroulement de l'opération ne sont en aucun cas liés au pré-positionnement de remorqueurs, mais aux aléas météorologiques et aux paramètres intrinsèques à l'accident. Cette opération conjugue l'intervention de moyens nautiques et aériens français et espagnols ; en outre, au terme d'un dialogue permanent, les autorités françaises et espagnoles sont convenues d'un lieu de refuge approprié compte tenu de sa proximité géographique, de l'accessibilité, de la qualité de l'abri et des capacités industrielles offertes.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Jacques Candelier](#)

Circonscription : Nord (16^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 93043

Rubrique : Mer et littoral

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 février 2016](#), page 1108

Réponse publiée au JO le : [5 avril 2016](#), page 2983