



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

protection

Question écrite n° 93257

Texte de la question

M. Didier Quentin appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la protection du golfe de Gascogne. Alors que le trafic maritime y est croissant, celui-ci est dépourvu, depuis 2011, de tout moyen de sauvetage, suite au redéploiement du remorqueur l'Abeille Languedoc. Le gigantisme des navires multiplie les dangers, avec les pertes de conteneurs. L'actualité récente du naufrage du *Modern Express* ravive le souhait des élus et des professionnels de la mer qu'un remorqueur soit présent dans le golfe de Gascogne. Or la doctrine de l'État était notamment que l'analyse des accidents de la navigation maritime, survenus dans les eaux françaises ces dernières décennies, indiquait que les zones les plus accidentogènes étaient les zones de resserrement du trafic près des côtes, en Manche et mer du Nord, ainsi qu'aux abords de l'île d'Ouessant et du cap « Finisterre » espagnol. C'est donc dans ces zones que devaient se concentrer prioritairement les moyens d'intervention. Il n'en demeure pas moins que le développement des ports de l'Atlantique doit s'accompagner d'un moyen de sauvetage efficace, prêt à intervenir, sous l'autorité du préfet maritime. Entre 2006 et 2011, le remorqueur l'Abeille Languedoc avait effectué, dans cette zone, trente-cinq opérations soit : dix-sept remorquages ou assistances, treize escortes de navires, cinq opérations diverses (conteneurs, bois à la dérive). Etant donné que les navires marchands utilisent souvent, pour leur propulsion, du fioul lourd n° 2, il conviendrait que les plus grands d'entre eux soient équipés d'un système de remorquage, afin de protéger les sauveteurs et les marins dans les opérations de sauvetage. Il conviendrait également que les navires soient équipés de systèmes embarqués de récupération des polluants pétroliers. C'est pourquoi il lui demande s'il entend réexaminer les conditions de protection du golfe de Gascogne.

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 redéploier 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. Au vu des éléments analysés à ce stade, il apparaît que le dispositif en place a traité de façon pertinente l'assistance sur le navire roulier « Modern Express » : l'évènement s'est produit à l'ouverture 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. Concernant le système de remorquage, la convention SOLAS de l'Organisation maritime internationale (OMI) prévoit l'installation de systèmes de remorquage sur les navires marchands. La règle II-1/3-4 de la convention prévoit que des dispositifs de remorquage d'urgence doivent être installés à l'avant et à l'arrière de tous les navires-citernes d'un port en lourd d'au moins 20 000 tonnes. Par ailleurs la même règle de la convention SOLAS indique que les navires à passagers et les navires de charge doivent disposer de procédures spécifiques de remorquage d'urgence précisées par la règle II-1/3-4. Ces textes ont été transposés en droit français. Le détail des dispositifs et des procédures est décrit à l'article 221-II-1/03-4 de l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires. Enfin, lors des travaux d'élaboration du code polaire par l'OMI, la France a proposé d'inclure des mesures visant à faciliter la récupération d'hydrocarbures lors d'une opération d'assistance. Cette disposition n'a pas été retenue dans les mesures contraignantes mais a fait l'objet d'une recommandation.

Données clés

Auteur : [M. Didier Quentin](#)

Circonscription : Charente-Maritime (5^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 93257

Rubrique : Mer et littoral

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 24 mai 2016

Question publiée au JO le : [16 février 2016](#), page 1443

Réponse publiée au JO le : [30 août 2016](#), page 7816