

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 3132	De <b>M. Olivier Falorni</b> ( Radical, républicain, démocrate et progressiste - Charente-Maritime )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports par eau	<b>Tête d'analyse</b> > transports maritimes	<b>Analyse</b> > trafic. dispositifs de sécurité. côte atlantique.
Question publiée au JO le : <b>14/08/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/12/2012</b> page : <b>7404</b> Date de signalement : <b>04/12/2012</b>		

### Texte de la question

M. Olivier Falorni attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la sécurité maritime. À la fin de l'été 2011, le désengagement du gouvernement britannique dans la surveillance des côtes et le départ du remorqueur *Anglian Monarch*, cofinancé avec la France, se sont traduits par le redéploiement de l'*Abeille Languedoc*, basé dans le port de La Rochelle-La Palice, vers le Pas-de-Calais. Sans remettre en question l'utilité d'un tel déploiement sur l'un des rails les plus fréquentés, le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage *Abeille Bourbon*, basé à Brest et prépositionné près d'Ouessant, ne saurait à lui seul assister des navires dans la large zone du golfe de Gascogne et laisser la seule responsabilité à l'Espagne d'intervenir. Une telle décision est dangereuse et prise au détriment de la sécurité dans le golfe de Gascogne. Les catastrophes de l'*Erika* et du *Prestige* ont été traumatisantes pour les habitants. Il est plus que jamais indispensable de conserver un remorqueur de haute mer sur la façade atlantique. Aussi, il lui demande quelles solutions peuvent être envisagées pour sécuriser cette zone et ainsi contribuer à la protection du littoral.

### Texte de la réponse

La préservation et l'amélioration de la sécurité maritime est une priorité de l'action de l'Etat, de même que toutes les actions qui sont de nature à prévenir les atteintes à l'environnement marin et au littoral. Le ministère de la défense a diligenté une étude afin de déterminer si les caractéristiques de l'abeille Languedoc permettraient de la substituer à l'Anglian Monarch. C'est sur la base des résultats positifs de cette étude, et de la disponibilité de l'abeille Languedoc due à son faible taux d'utilisation, qu'il a été décidé de procéder à son redéploiement vers le Pas-de-Calais, détroit qui est l'un des plus fréquentés au monde. Le retrait de l'abeille Languedoc ne signifie pas que la sécurité de la navigation le long de la façade atlantique soit désormais délaissée. 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 ainsi 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. Ce navire d'une capacité de remorquage de 200 tonnes a une vitesse de croisière de 20 noeuds, à comparer à la vitesse moyenne de 3 noeuds d'un navire en avarie moteur. L'analyse des accidents de la navigation maritime survenus dans les eaux françaises ces dernières décennies aboutit à la conclusion que les zones les plus accidentogènes sont 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 Finistère espagnol. C'est donc dans ces zones que doivent se concentrer prioritairement nos moyens d'intervention dont le but premier est de maintenir les navires en difficultés aussi loin des côtes que possible. Le dispositif réglementaire a été quant à

lui renforcé pour clarifier l'organisation et l'efficacité du dispositif de surveillance et d'assistance maritime. A ce titre, le ministère des transports a publié le décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime qui vient renforcer et asseoir le rôle des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage maritime, dont le directeur devient le représentant permanent du préfet maritime pour cette mission. La déclaration de ces centres comme service d'assistance maritime a été portée à la connaissance de l'organisation maritime internationale, afin de permettre une large diffusion dans les ouvrages nautiques à l'attention des personnels naviguant. Le décret n° 2012-161 du 30 janvier 2012 modifiant le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, publié au Journal officiel de la République française (JORF) du 2 février 2012, a profondément modifié et amélioré le contrôle des navires au titre de l'état du pavillon (contrôle des navires français) et au titre de l'état du port (contrôle des navires étrangers). Le décret n° 2012-166 du 2 février 2012 portant désignation des autorités administratives compétentes en matière d'accueil dans les ports des navires ayant besoin d'assistance a été publié au JORF du 3 février 2012. En outre, l'instruction du Premier ministre du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'organisation de la réponse de sécurité civile (ORSEC) maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental a été publiée au JORF du 8 mai 2012. Le décret n° 2012-668 du 4 mai 2012 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre a été publié au JORF le 6 mai 2012. Ainsi, grâce à l'ensemble de ces mesures arrêtées, la France s'est dotée d'un arsenal juridique visant à améliorer de façon très significative la sécurité maritime et organiser le retour à quai du navire.