



## FICHE N°9.3

### Le trafic et la sécurité maritimes

#### LES PRINCIPAUX POINTS ABORDÉS

Cette fiche aborde les enjeux liés au trafic et à la sécurité maritime sur la zone d'étude en mer.

Elle présente :

- ~ les données relatives au trafic maritime dominé par les activités de pêche et de plaisance notamment en période estivale ;
- ~ les principaux enjeux de sécurité maritime sur la zone d'étude en mer ;
- ~ les conditions météorologiques ;
- ~ les interventions en mer réalisées par le CROSS Méditerranée (La Garde) (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) et du sous-CROSS en Corse (Aspretto) ;
- ~ les mesures existantes pour prévenir et faire face aux accidents et incidents survenus en mer.



#### LE TRAFIC MARITIME DANS LA ZONE D'ÉTUDE EN MER, UNE ACTIVITÉ ESSENTIELLEMENT SAISONNIÈRE

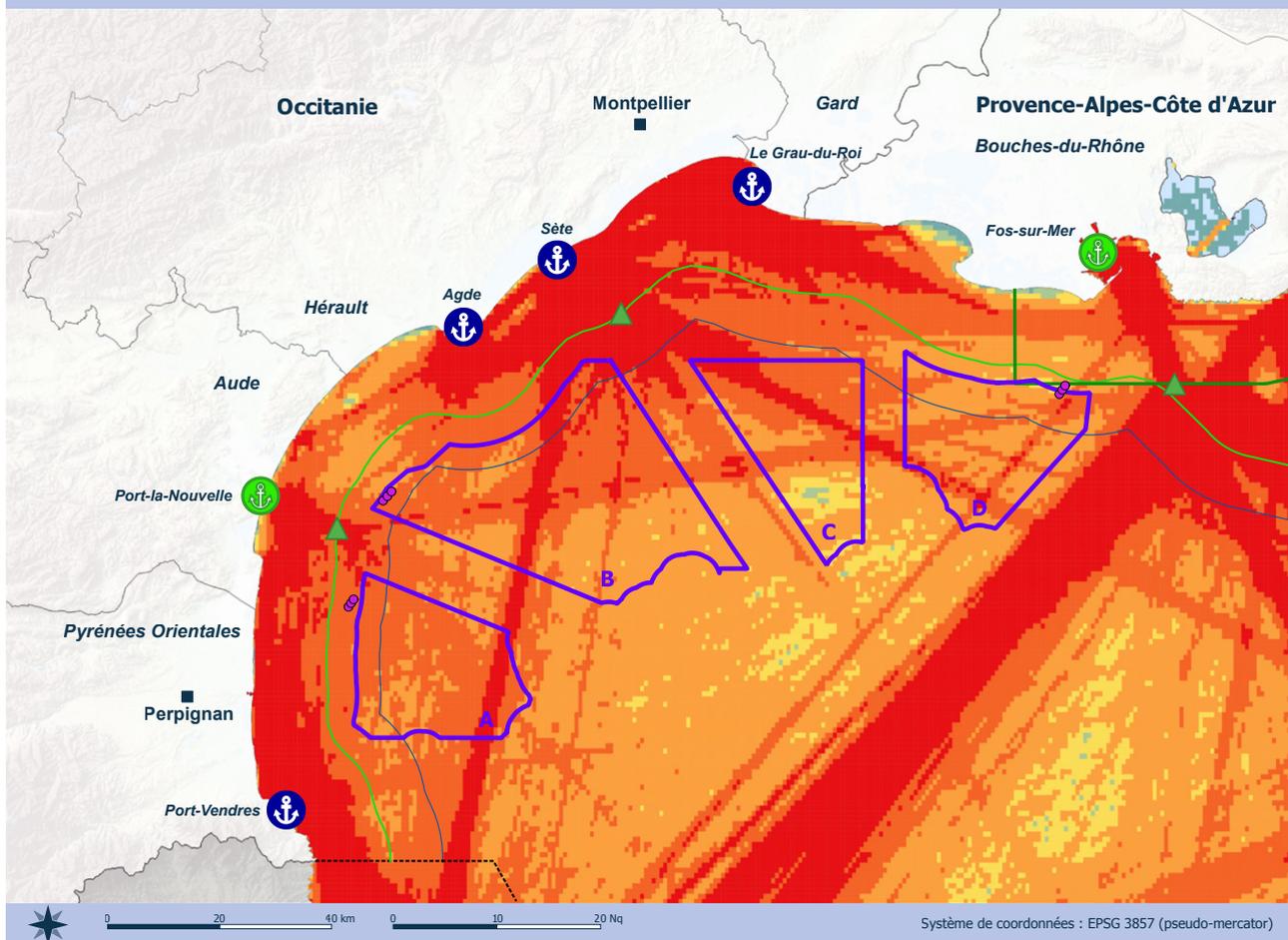
Le trafic maritime dans la zone d'étude en mer est varié avec une prédominance de la pêche et de la plaisance. Le trafic de navires marchands (cargos, tankers, porte-conteneurs) relie les ports français de Marseille-Fos (GPMM), Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres aux ports étrangers (Barcelone, Gênes) ainsi qu'à destination ou en provenance du détroit de Gibraltar et du Maghreb.

Le trafic est, par ailleurs, marqué par une forte saisonnalité en raison d'une importante activité de plaisance durant l'été depuis les stations touristiques du Languedoc-Roussillon et de la côte provençale.



**DÉBAT PUBLIC**  
**PROJET D'ÉOLIENNES FLOTTANTES**  
**EN MÉDITERRANÉE ET LEUR RACCORDEMENT**

**Le trafic maritime en 2019 (hors pêche) des navires équipés de balise AIS**



**Eolien flottant - Projets pilotes**

- Projets éoliens pilotes

**Eolien flottant - Projets commerciaux**

- ▭ Zones d'étude en mer  
Macro-zones à potentiel pour le développement de l'éolien commercial issues de la concertation de 2018
- ⚓ Ports susceptibles d'être mobilisés / à mobiliser pour la construction des parcs éoliens flottants commerciaux

**Limites administratives et toponymie**

- Préfecture — Limite de département
- ⚓ Principaux ports

**Délimitations maritimes**

- Limite extérieure des eaux territoriales (12 milles)
- - - Limite des eaux sous souveraineté ou juridiction revendiquée par la France n'ayant pas fait l'objet d'un accord de délimitation avec un autre Etat

**Trafic maritime (hors pêche) des navires équipés de balise AIS**

Nombre estimé de navires (commerce et grande plaisance) sur l'année 2019

- Moins de 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- 20 - 50
- 50 - 100
- Plus de 100

— Limite des 7 milles - Transport de matières dangereuses (arrêté du 28 mars 2017)

▭ Grand port maritime de Marseille - Zone maritime et fluviale de régulation (arrêté du 16 janvier 2012 modifié)

▲ Accès aux chenaux de Fos, Sète et Port-la-Nouvelle

## LES ENJEUX DE SÉCURITÉ LIÉS AU TRAFIC MARITIME

### Les conditions météo-océaniques dans la zone d'étude en mer

Les conditions météorologiques du golfe du Lion sont marquées par des vents forts, voire violents, qui sont associés ou non à des passages perturbés. Le Mistral (secteur nord), la Tramontane (secteur ouest à nord-ouest) et le Marin (secteur sud-est) soufflent par périodes de 1 à 5 jours tout au long de l'année avec une force accrue en hiver et au printemps. La visibilité, qui est généralement bonne en mer, peut être ponctuellement réduite en automne par des fortes précipitations (situation de remontées orageuses des Baléares) ou plus rarement par des bancs de brouillard.

En raison du secteur, des vents les plus forts (Tramontane et Mistral) qui soufflent depuis la terre, leur distance d'action sur mer reste relativement réduite dans la zone considérée ce qui limite la fréquence de hauteur de vagues supérieures à 2,5 m (mer forte ou au-delà) à 15 % des cas en moyenne en hiver (35 % des cas au centre du golfe du Lion), et 5 % des cas en moyenne en été.

Par ailleurs, la Méditerranée, espace quasiment fermé, est marquée par la présence d'un courant appelé Ligure qui longe d'est en ouest les côtes françaises et espagnoles. À l'approche de la saison hivernale, le courant, en perdant de la largeur (20-30 km l'hiver pour 40 à 50 km l'été), gagne en puissance et peut être un facteur supplémentaire de risques pour la navigation.

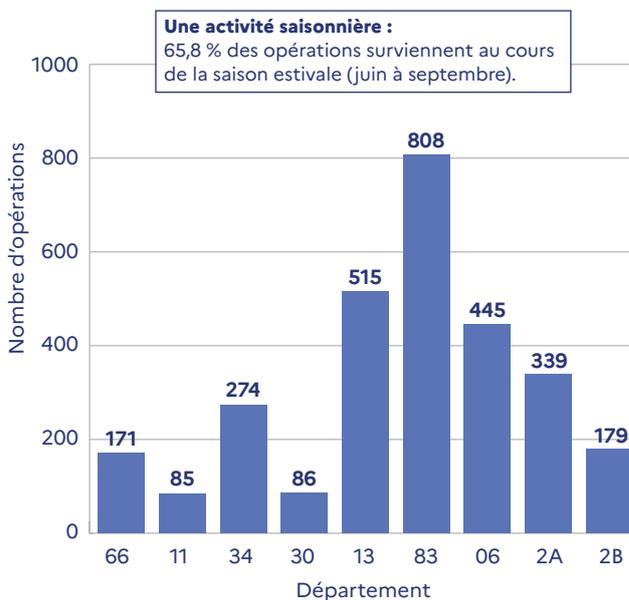
### Les interventions en mer

En 2019, sur les 3 110 interventions menées par le CROSS Méditerranée (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage), 89,61 % impliquaient la plaisance ou les activités nautiques de loisirs, 1,23 % la pêche et 7,38 % le commerce, le reste des interventions n'impliquait pas d'objets flottants (accidents de baignades ou plongée, etc.).

Mais si les opérations menées par le CROSS Méditerranée sont principalement dues à la plaisance, le trafic maritime important au large de la zone, issu d'une des routes maritimes les plus importantes au monde, entraîne des accidents dont les répercussions se font sentir sur tout le littoral de la façade méditerranéenne française.

En effet, en raison de l'orientation ouest-sud-ouest des vents, la zone peut être concernée par les navires désemparés ou les éventuelles pollutions consécutives à des événements de mer survenant plus au large.

## Répartition sur l'année 2019 des interventions du CROSS La Garde (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage)



### Les mesures étatiques existantes pour prévenir et répondre aux enjeux de sécurité maritime

L'État assume en mer la sécurité des personnes, la santé publique des populations et la protection de l'environnement. L'État utilise, pour ce faire, des moyens de prévention des accidents en mer et d'intervention.

### Les mesures pour prévenir les accidents de mer

La sécurité maritime est un des enjeux principaux du préfet maritime. À ce titre, en Méditerranée, il existe, entre autres, une réglementation concernant la navigation des navires transportant des marchandises dangereuses, obligeant ces derniers à transiter à plus de 7 milles nautiques (soit environ 13 km) de la côte. Des chenaux d'accès aux principaux ports de commerce ont également été créés par arrêté préfectoral du préfet maritime. Des dispositions spécifiques ont aussi été prises pour encadrer la navigation des navires autour de la Corse (détroit des bouches de Bonifacio et dispositif de séparation du trafic du canal de Corse).

Tous les ans, une campagne de sécurité des loisirs nautiques est conduite entre le mois de mai et le mois de septembre. Les opérations de contrôle et de prévention des services de l'État sont renforcées.

Le centre des opérations maritimes de la Marine nationale, les 19 sémaphores de la façade et le CROSS Méditerranée diffusent l'information aux usagers et contribuent aux actions de prévention par la diffusion d'informations (météo, principes de prudence, marquage des ailes de kitesurf, AVURNAV etc.).



### Les mesures pour répondre aux événements de mer

Pour répondre aux événements de mer, la France s'est dotée de moyens juridiques et opérationnels :

- ~ le dispositif ORSEC (organisation de la réponse de sécurité civile) maritime Méditerranée définit l'organisation mise en œuvre par le préfet maritime pour faire face aux conséquences en mer d'un événement conduisant à l'exécution d'opérations de secours aux personnes, d'assistance aux biens ou de protection de l'environnement. Cet événement déclencheur peut être d'origine maritime, aérienne ou terrestre ;
- ~ le CROSS Méditerranée assure en sa qualité de service d'assistance maritime la réception des notifications obligatoires en cas d'accident à bord d'un navire, le suivi de la situation du navire en avarie, le contact entre le capitaine et les autorités maritimes et le contact entre les participants à toute opération d'assistance maritime ;
- ~ la mise en demeure de l'armateur ou de son représentant est l'action d'office permettant à l'État d'intervenir aux frais et risques de ce dernier s'il ne parvient à faire cesser la menace que constitue son navire ou sa cargaison, dans un délai imparti ;
- ~ la projection d'équipes d'évaluation et d'intervention (EEI) (voir encadré ci-contre) destinée à évaluer et informer le préfet maritime sur la nature et l'évolution du sinistre, voire à intervenir d'urgence sur le navire accidenté ;

~ le remorquage d'urgence du navire en difficulté par un remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage. Les remorqueurs d'urgence (Abeille Flandre, VN Pionnier et BSAD Jason), affrétés par la Marine nationale, constituent la capacité décisive de l'autorité maritime pour empêcher la survenance d'une catastrophe majeure consécutive à l'avarie d'un navire de commerce. Leur localisation stratégique (Toulon) et leur pré-positionnement en Corse et dans le golfe du Lion en cas de météo défavorable facilitent une intervention rapide.

### Les équipes d'évaluation et d'intervention

Le préfet maritime peut déployer en mer du personnel pour apprécier la situation du navire en difficulté au titre des prérogatives de l'État côtier. Il dispose en permanence d'une équipe d'astreinte de la Marine nationale pour cette mission et les centres de sécurité des navires fournissent également du personnel qualifié pour intégrer ces équipes déployées en mer (inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes). Le préfet maritime peut constituer des équipes d'évaluation variables, adaptées au risque à évaluer, en mobilisant également des pilotes portuaires, des officiers de port, des gendarmes maritimes, ou tout autre agent de l'État.

Si l'évaluation doit s'accompagner d'une intervention sur le navire, les militaires de la base navale de Toulon constituent le premier vivier des équipes d'intervention au profit du préfet maritime : marins-pompiers, manœuvriers, techniciens radiologiques.