

Le trafic et la sécurité maritimes

Les principaux points abordés

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

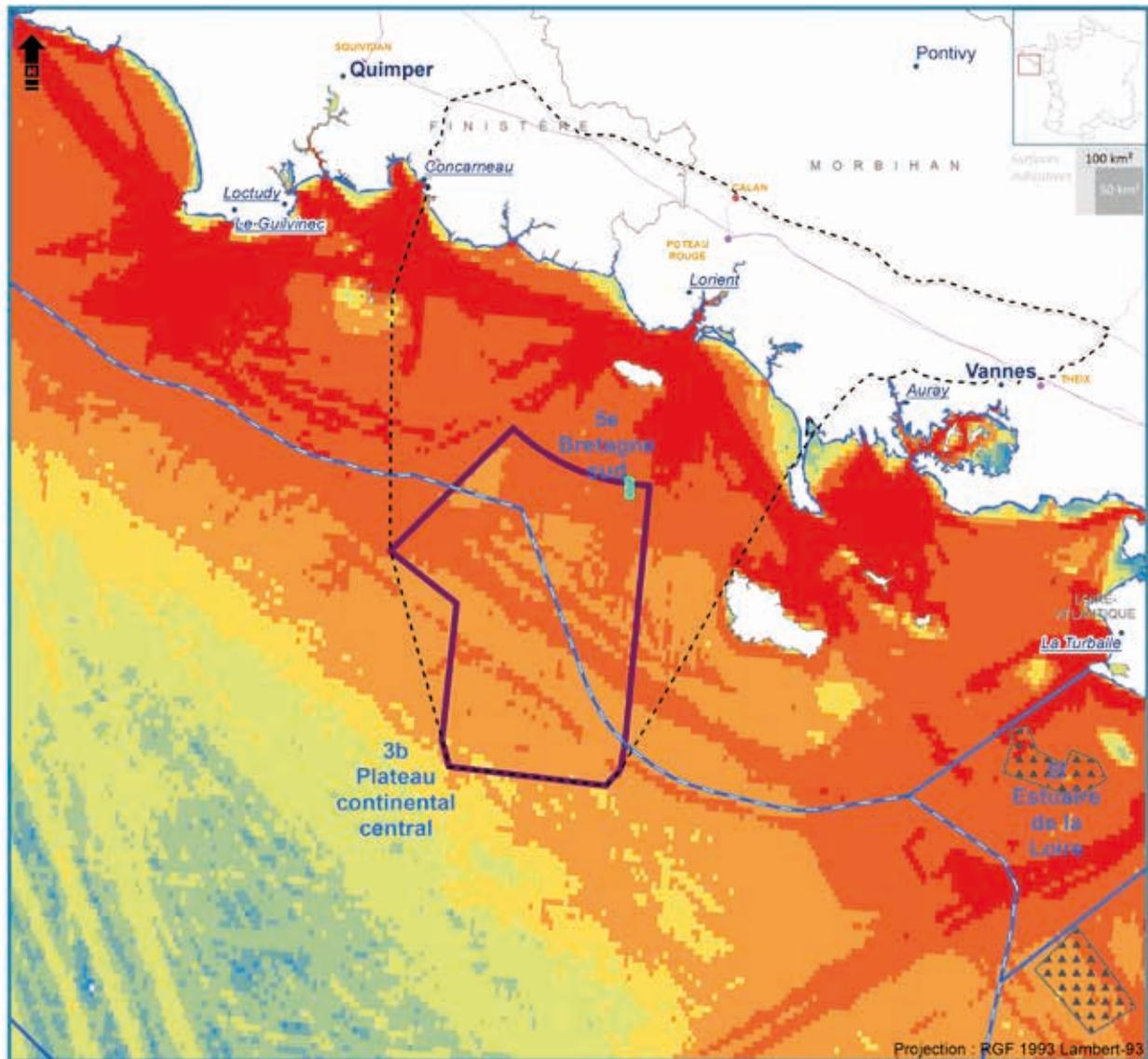
- les données relatives au trafic maritime dominé par les activités de pêche et de plaisance notamment en période estivale ;
- les principaux enjeux de sécurité maritime sur la zone d'étude en mer ;
- les conditions météo-océaniques ;
- les interventions en mer réalisées par le CROSS Étel (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage) ;
- les mesures existantes pour prévenir et faire face aux accidents et incidents survenus en mer.

1. 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 la façade atlantique au dispositif de séparation de trafic d'Ouessant et/ou aux ports de Brest et de Lorient. Les navires à passagers sont essentiellement des navires effectuant les liaisons inter îles.

Le trafic est, par ailleurs, marqué par une forte saisonnalité en raison d'une importante activité de plaisance durant l'été.

Trafic maritime 2019 tous navires confondus



- Zone d'étude en mer
- Zone d'étude terrestre et maritime pour le raccordement électrique
- Eolien posé : site attribué
- Éolienne de la ferme pilote (Groix)
- Limite extérieure de la mer territoriale (12M)

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| Poste électrique | Ligne électrique |
| 225 kV | 225 kV |
| 400 kV | 400 kV |

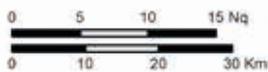
Theix Nom des postes électriques

- Vannes** Préfecture
- Pontivy** Sous-Préfecture
- Auray** Port de pêche

- Zone de vocation DSF
- Nombre estimé de navires toutes catégories sur l'année 2019**

- Moins de 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- 20 - 50
- 50 - 100
- 100 - 200
- 200 - 500
- Plus de 500

Sources:
 MTES: Limites EMR
 Cerema: Trafic maritime (source AIS)
 Shom: Limites maritimes
 RTE: Lignes, postes, zones de raccordement
 IGN: Limites administratives terrestres
 Ifremer: Fond bathymétrique



Réalisation: Cerema - Mai 2020

2. Les enjeux de sécurité liés au trafic maritime

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

Les conditions météorologiques de la zone sont marquées par les perturbations atlantiques. Les vents soufflent tout au long de l'année et dans des directions variées. La prédominance des vents de secteurs ouest à sud-ouest est plus marquée au printemps et en été, tandis que l'automne et l'hiver sont plus marqués par des vents forts de secteurs sud-ouest à nord-ouest. La visibilité est souvent mauvaise liée soit à des brouillards à la fin du printemps et en été ou par des fortes pluies associées aux dépressions en hiver.

Le golfe de Gascogne est caractérisé par la persistance de houle d'ouest et de nord-ouest à laquelle s'associent les vagues dues aux vents venant de ces directions. 40 % des houles sont petites (0-2 m), 47 % sont modérées (2-4 m) et 13 % ont une hauteur supérieure à 4 m.

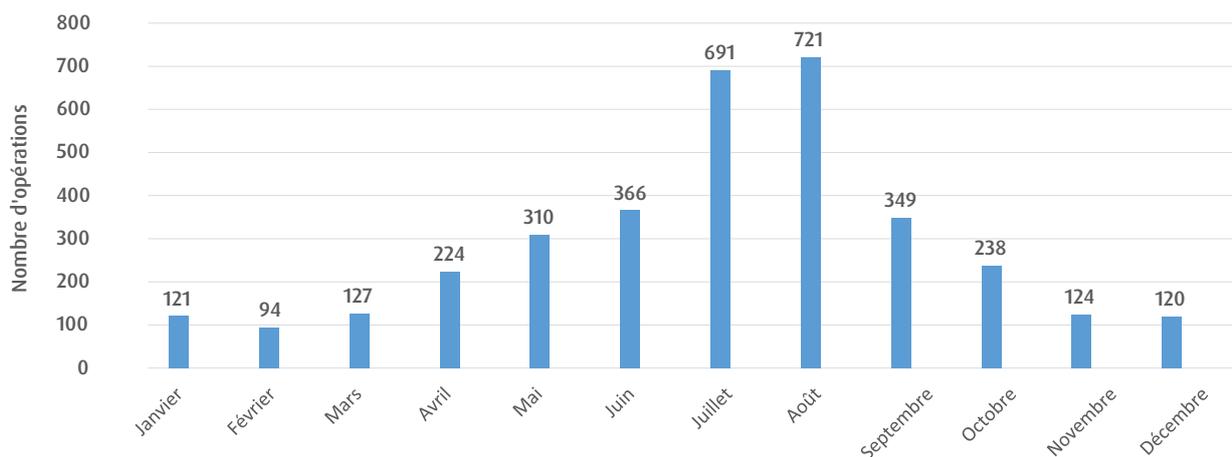
b. Les interventions en mer

En 2018, sur les 3 515 interventions menées par le CROSS Étel (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage), 64 % impliquaient la plaisance ou les activités nautiques de loisirs, 10 % la pêche et 3 % 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 Étel 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 atlantique 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 2018 des interventions du CROSS Étel (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage)



Saison estivale

juin - septembre

2 127

60 %
de l'activité de l'année

50
pic d'opérations en 24 heures

c. 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

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

Les réseaux sociaux contribuent aux actions de prévention par la diffusion d'informations (météo, principes de prudence en cas de grandes marées, marquage des ailes de kitesurf, 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 Atlantique 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 Étel 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 et l'action d'office permettent 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 Bourbon et VN SAPEUR), 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 (Brest) facilite une intervention rapide pour remorquer les navires en avarie circulant dans le dispositif de séparation du trafic du rail d'Ouessant. En revanche, le temps d'intervention est plus important en cas d'avarie d'un navire situé plus au sud de la façade maritime atlantique. Une convention permet au préfet maritime de pouvoir utiliser les remorqueurs des grands ports maritimes de Saint-Nazaire, de La Rochelle et de Bordeaux afin de pouvoir couvrir toute la façade et permet ainsi une intervention dans un délai maximum de trois heures en tout point du golfe de Gascogne.

Les équipes d'évaluation et d'intervention

Le préfet maritime peut déployer en mer du personnel pour apprécier la situation du navire en difficulté *in situ* au titre des prérogatives de l'État côtier pour prévenir un risque de pollution. 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 Brest constituent le premier vivier des équipes d'intervention au profit du préfet maritime : marins-pompiers, manœuvriers, techniciens radiologiques.

