

MOTIFS DE L'ARRETE PREFECTORAL

PROJET D'ARRETE PREFECTORAL REGLEMENTANT LA NAVIGATION DANS LE DISPOSITIF DE SEPARATION DU TRAFIC, LES ZONES DE PRUDENCE ET LA ZONE DE NAVIGATION COTIERE ASSOCIEES DU CANAL DE CORSE

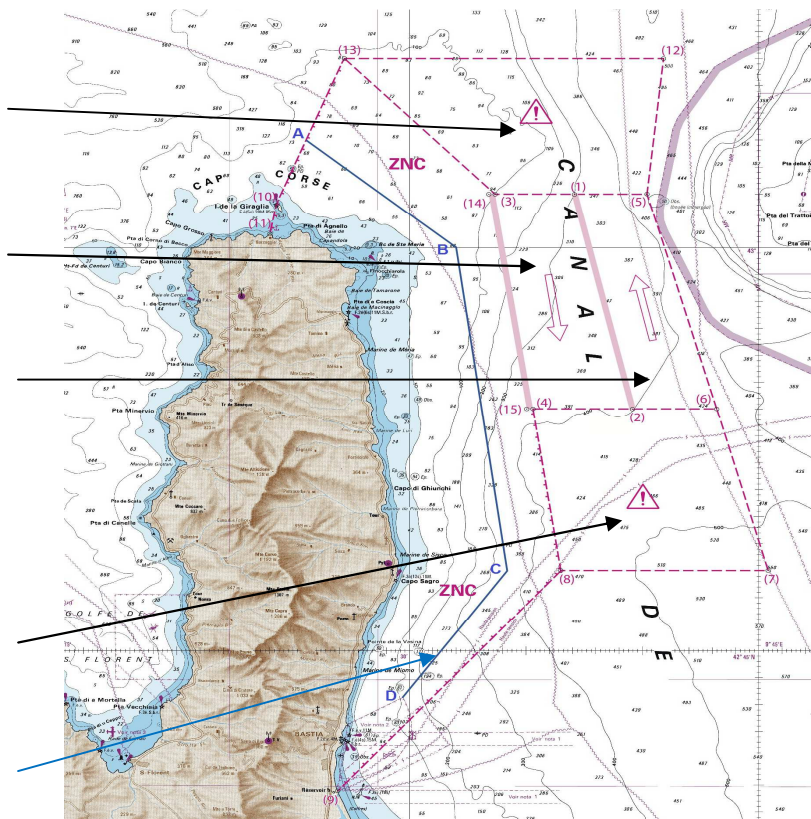
Le 20 mai 2016, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le projet présenté conjointement par la France et l'Italie visant à instituer dans la partie nord du canal de Corse un dispositif de séparation du trafic (DST) (cf. annexe I). Cette route maritime située entre le cap Corse et l'île italienne de Capraia, dans une zone sensible sur le plan écologique, est empruntée par près de 20 000 navires de commerce chaque année. L'objectif de ce dispositif est donc de réduire le nombre de situations rapprochées en séparant les flux opposés (Nord-Sud et Sud-Nord) de trafic et d'éloigner les navires de la côte corse.

1. L'entrée en vigueur du DST, qui doit intervenir au 1^{er} décembre 2016, suppose la définition, par un arrêté du préfet maritime, qui était l'objet de la consultation du public, de mesures unilatérales précisant les règles de circulation dans la partie du DST située à l'intérieur des eaux territoriales françaises.

Le dispositif est constitué :

- d'une zone de prudence au Nord ;
- d'une voie de circulation « descendante » à l'Ouest (côté français) ;
- d'une voie de circulation « montante » à l'Est (côté italien) ;
- d'une zone de navigation côtière (ZNC) entre la voie « descendante » et la côte du cap Corse.
- d'une zone de prudence au Sud.

Ligne au Nord et à l'Est de laquelle devront naviguer les navires rouliers à passagers (ferry) desservant Bastia



Ce DST n'est pas accompagné d'un service de trafic maritime (STM) ni d'un compte-rendu obligatoire (CRO) astreignant les navires à communiquer à l'Etat côtier un certain nombre d'informations sous forme de message formaté. La transmission d'informations par le système d'identification automatique (« AIS ») est jugée suffisante.

En application de la réglementation internationale, **les navires d'une jauge supérieure ou égale à 300** devront emprunter les voies de circulation « montante » et « descendante » du dispositif.

En conséquence, l'arrêté du préfet maritime n°80/98 du 25 septembre 1998 réglementant la navigation aux approches des côtes françaises de Méditerranée en vue de prévenir les pollutions marines accidentelles, qui oblige les navires transportant des matières dangereuses à naviguer à plus de 5 milles marins des côtes dans le canal de Corse, doit être modifié. Cette modification, qui est l'objet de l'article 9 du projet d'arrêté, sera prise en compte dans le cadre d'un arrêté préfectoral spécifique. L'article 9 est donc supprimé de l'arrêté relatif au DST.

2. Le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM), et plus particulièrement sa règle 10, précise les comportements que doivent adopter les navires empruntant le DST.

Le RIPAM prévoit la possibilité de **déroger à l'obligation d'emprunter les voies de circulation** pour circuler dans la zone de navigation côtière (ZNC).

Les articles 3 à 5 du projet d'arrêté énumèrent la liste des navires ainsi autorisés à naviguer dans la ZNC et les obligations qui en découlent.

La principale dérogation (article 3.2.5.) concerne **les navires rouliers à passagers (ferry)** desservant le port de Bastia. Ces navires n'auront pas à emprunter la voie « montante » située à l'Est dans le dispositif. Ils pourront emprunter la zone de navigation côtière (ZNC) mais devront s'éloigner davantage de la côte que ce n'est le cas aujourd'hui. La réglementation actuellement en vigueur (arrêté du préfet maritime n° 23/98 du 3 juin 1998) impose un éloignement à plus 1,5 mille de la côte. La nouvelle réglementation (article 6) les obligera à naviguer au Nord et à l'Est d'une ligne représentée en bleue sur la carte (cf. page précédente), soit à près de 3,5 milles de la côte. La position du point A a été modifiée (vers le Sud-Ouest) par rapport au projet soumis à la consultation du public. Cela permet, d'une part, d'offrir une zone de giration plus importante aux navires en « entrée » ou en « sortie » de la ZNC et, d'autre part, de les éloigner de la zone de prudence, donc des flux empruntant les voies de circulation.

Cette mesure vise à améliorer la protection de l'environnement littoral et marin du cap Corse, en éloignant les navires de la côte tout en limitant l'empreinte écologique provoquée par un allongement de leur route et une augmentation de leur vitesse afin de maintenir les horaires d'arrivée à quai. Cette dérogation permet aussi de ne pas créer des situations de croisement si les navires étaient obligés de couper la voie « descendante » pour rejoindre la voie « montante » après leur appareillage de Bastia.

Compte tenu de cette disposition, l'arrêté du préfet maritime n° 23/98 du 3 juin 1998, fixant les conditions d'accès aux ports de Nice-Bastia-Ajaccio-Ile Rousse et Calvi ainsi que les conditions de navigation entre le Cap Corse et le Cap Sagro pour les navires à grande vitesse et navires rouliers à passagers pouvant atteindre une vitesse d'exploitation égale ou supérieure à 25 nœuds, doit être modifié. Cette modification qui était l'objet de l'article 8 du projet d'arrêté sera prise en compte dans le cadre d'un arrêté préfectoral spécifique. L'article 8 est donc supprimé de l'arrêté relatif au DST.

Les navires de charge ne transportant pas de cargaison dangereuse assurant une liaison régulière avec Bastia (12 touchées minimum par an – déclaration préalable de l'armateur adressée au CROSS) sont également autorisés à naviguer en ZNC dans les mêmes conditions que les navires rouliers à passagers (article 3.2.4).

Une autre dérogation, dont la portée est restreinte, vise les navires transportant des matières dangereuses. Elle est rendue nécessaire pour permettre l'application de l'arrêté du préfet maritime n° 76/2000 du 13 décembre 2000, portant création de chenaux d'accès aux ports du littoral méditerranéen pour les navires-citernes transportant des hydrocarbures et les navires transportant des substances dangereuses. Cet arrêté crée en effet un chenal d'accès au port de Bastia, désormais situé dans la ZNC. La circulation de ces navires dans la ZNC se limitera à la partie de celle-ci incluse dans le chenal.

ANNEXE I

Résolution de l'Organisation maritime internationale (extrait)



F

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44 (0)20 7735 7611

Télécopieur : +44 (0)20 7587 3210

COLREG.2/Circ.67
20 mai 2016

NOUVEAUX DISPOSITIFS DE SÉPARATION DU TRAFIC ET MODIFICATION DE DISPOSITIFS EXISTANTS

1 À sa quatre-vingt-seizième session (11-20 mai 2016), le Comité de la sécurité maritime a adopté, conformément à la résolution A.858(20), les nouveaux dispositifs de séparation du trafic et les dispositifs de séparation du trafic modifiés suivants, qui figurent ci-après aux annexes 1 à 5 :

- .1 "Au large du sud-ouest de l'Australie" (nouveau dispositif);
- .2 "Dans le canal de Corse" (nouveau dispositif);
- .3 "Aux abords de Hoek Van Holland et au North Hinder", y compris les zones de prudence connexes (dispositif modifié), remplaçant les actuelles zones de prudence "Aux abords de Hoek Van Holland et au North Hinder" (SN.1/Circ.317, annexe, pages 4 et 5);
- .4 "Au West Hinder" (dispositif modifié); et
- .5 "Dans le Bornholmsgat" (dispositif modifié).

2 En conséquence, les nouveaux dispositifs de séparation du trafic et les dispositifs modifiés prendront effet comme suit :

- .1 les nouveaux dispositifs de séparation du trafic mentionnés aux alinéas 1.1 et 1.2 ci-dessus, qui sont décrits en détail dans les annexes 1 et 2 de la présente circulaire, prendront effet à 00 h 00 UTC le 1er décembre 2016,
- .2 les dispositifs de séparation du trafic modifiés mentionnés aux alinéas 1.3 et 1.4 ci-dessus, qui sont décrits en détail dans les annexes 3 et 4 de la présente circulaire, prendront effet à 00 h 00 UTC le 1er juin 2017, et
- .3 le dispositif de séparation du trafic modifié mentionné à l'alinéa 1.5 ci-dessus, qui est décrit en détail dans l'annexe 5 de la présente circulaire, prendra effet à 00 h 00 UTC le 1er janvier 2017.

I:\CIRC\COLREG\2\COLREG.2-Circ.67.docx



ANNEXE 2

NOUVEAU DISPOSITIF DE SÉPARATION DU TRAFIC "DANS LE CANAL DE CORSE"

(Cartes de référence : Carte No 7013 du Service hydrographique et océanographique de la Marine française (édition de 2015) et carte No 40 de l'Institut hydrographique de la Marine italienne (édition de 2015).

Note : Ces cartes ont été établies à partir du Système géodésique mondial de 1984 (WGS 84.)

Description du dispositif de séparation du trafic

- a) Il est établi une zone de séparation de 0,2 mille marin de large, dont l'axe relie les points géographiques suivants :
- 1) 43°02',00 N 009°37',10 E
 - 2) 42°54',00 N 009°39',60 E
- b) Il est établi, pour le trafic en direction du sud, une voie de circulation entre la zone de séparation décrite au paragraphe a) ci-dessus et une ligne reliant les géographiques suivants :
- 3) 43°02',00 N 009°33',68 E
 - 4) 42°54',00 N 009°35',30 E
- c) Il est établi, pour le trafic en direction du nord, une voie de circulation entre la zone de séparation décrite au paragraphe a) ci-dessus et une ligne reliant les points géographiques suivants :
- 5) 43°02',00 N 009°40',00 E
 - 6) 42°54',00 N 009°43',20 E
- d) Il est établi, entre la voie de circulation en direction du sud et une zone de navigation côtière, une zone de séparation de 0,2 mille marin de large délimitée par des lignes reliant les points géographiques suivants :
- 3) 43°02',00 N 009°33',68 E
 - 4) 42°54',00 N 009°35',30 E
 - 15) 42°54',00 N 009°35',02 E
 - 14) 43°02',00 N 009°33',40 E

Description de la zone de navigation côtière

Il est établi, entre la zone de séparation décrite au paragraphe d) ci-dessus et les côtes corses, une zone de navigation côtière délimitée par les points géographiques suivants :

- 9) 42°39',80 N 009°26',90 E
- 8) 42°48',00 N 009°36',50 E
- 4) 42°54',00 N 009°35',30 E
- 15) 42°54',00 N 009°35',02 E
- 14) 43°02',00 N 009°33',40 E

- 3) 43°02',00 N 009°33',68 E
- 13) 43°07',00 N 009°27',20 E
- 10) 43°01',60 N 009°24',30 E
- 11) 43°00',52 N 009°24',02 E

Description des zones de prudence

- a) Il est établi, dans la partie méridionale du dispositif de séparation du trafic, une zone de prudence délimitée par les points géographiques suivants :

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 4) 42°54',00 N 009°35',30 E | 7) 42°48',00 N 009°45',40 E |
| 6) 42°54',00 N 009°43',20 E | 8) 42°48',00 N 009°36',50 E |

- b) Il est établi, dans la partie septentrionale du dispositif de séparation du trafic, une zone de prudence délimitée par les points géographiques suivants :

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| 3) 43°02',00 N 009°33',68 E | 12) 43°07',00 N 009°41',30 E |
| 5) 43°02',00 N 009°40',20 E | 13) 43°07',00 N 009°27',20 E |
