



**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Sécurité du port de Bastia

Rapport CGEDD n° 013870-01, IGAM n° 2021-042

établi par

François MARENDET et Raynald VALLEE (CGEDD)

Marc CHAPALAIN (IGAM)

Juillet 2021



**INSPECTION
GÉNÉRALE
DES AFFAIRES
MARITIMES**

**Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités
passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la
rédaction de ce rapport**

Statut de communication	
☐	Préparatoire à une décision administrative
☐	Non communicable
☐	Communicable (données confidentielles occultées)
☒	Communicable

Sommaire

Résumé.....	5
Liste des recommandations.....	6
Introduction	8
1 Le financement des investissements liés à l'amélioration de la sécurité portuaire..	9
2 L'implication de la communauté portuaire dans les enjeux de sécurité du port	10
2.1 Le fonctionnement régulier des instances de gouvernance portuaire, et des instances techniques prévues à cet effet	10
2.2 Les retours d'expérience.....	10
2.3 Les enquêtes après accident.....	11
3 L'organisation de la capitainerie de Bastia	12
4 La formation des couples pilotes / commandants de navires	13
5 Le lancement d'un dispositif d'audit du port de Bastia.....	14
6 Risques juridiques.....	15
6.1 Les compétences des officiers de port.....	15
6.2 L'éventualité de la mise en cause de la responsabilité des officiers de port.....	16
6.2.1 Responsabilité pour faute de service	16
6.2.2 Responsabilité sans faute	16
6.2.3 Responsabilité pour faute personnelle	17
7 L'extension des compétences de police des officiers de port.....	19
8 L'acquisition d'un remorqueur portuaire de capacité adaptée	20
9 La connaissance fine et en temps réel des conditions de vent	21
10 L'amélioration des conditions de sécurité dans l'enceinte portuaire	22
11 La maîtrise du risque d'incendie	23

12	La maîtrise du risque de pollution marine	24
13	Le rappel régulier et suivi de la nécessité de veiller au respect des circuits réglementaires d'information.....	25
	Conclusion.....	26
	Annexes.....	28
1	Lettre de mission.....	29
2	Liste des personnes rencontrées.....	31
3	Lettre conjointe pilotage et Corsica Ferries	33
4	Plan du port de Bastia	35
5	Article de presse de l'époque.....	36
6	Liste des incidents – accidents survenus au port de Bastia	37
7	Point d'impact du Paglia Orba en Janvier 2021	43
8	Glossaire des sigles et acronymes.....	44

Résumé

C'est en 1838 que naît le projet d'un nouveau port au cœur de la ville de Bastia ; en 1860, Napoléon III débloque, lors de sa venue en Corse, les moyens financiers pour sa réalisation. Commencée en 1863, la construction du nouveau port permet son inauguration en 1877 et il est achevé, avec la place Saint Nicolas, en 1900. Totalelement détruit en 1943, ses travaux de reconstruction après la guerre vont se prolonger jusqu'au début des années 60.

Pour sa gestion, la concession est accordée à la chambre de commerce de Bastia et de Haute-Corse par la collectivité de Corse.

Au regard d'une accidentologie significative (plus de 31 événements en 19 ans dans les limites du port) liée, notamment, à la configuration exigüe du port et à des conditions météorologiques spécifiques au site (présence du vent Libecciu), le préfet de Haute-Corse a sollicité le ministère de la transition écologique afin qu'une mission d'inspection de sécurité du port soit réalisée.

Outre les réunions qui se sont tenues en visioconférence, la mission a effectué une visite sur place du 9 au 11 juin 2021, rencontrant un grand nombre d'acteurs de la place portuaire.

Indépendamment du projet de nouveau port à Bastia, décision résultant d'une implication politique dépassant le cadre de la mission, celle-ci formule des recommandations aux différents acteurs, se fondant sur des réalités physiques du port de Bastia et impliquant un financement relativement faible de la concession portuaire, au regard de l'activité normale de cette dernière. Seule la nécessité de disposer d'un remorqueur à usage portuaire, avec des capacités adaptées aux besoins locaux, nécessite un débat de fond avec l'autorité concédante, la mission ne préconisant pas un usage mixte d'un remorqueur à titre portuaire et à celui de l'action de l'État en mer, sauf en appui ponctuel et aux abords du port.

Liste des recommandations

- Recommandation 1. État/CdC : veiller à la convocation et à la tenue, à échéance régulière, des instances de concertation et, a minima, selon les dispositions prévues par le code des transports.....10**
- Recommandation 2. État : systématiser la présentation en commission nautique locale et en conseil portuaire des retours d'expérience après évènement de mer ou exercice intéressant la sécurité portuaire.....11**
- Recommandation 3. Pilotes/armateurs : mettre en place des formations conjointes entre le commandant de navire et son second avec les pilotes, de façon à anticiper les difficultés éventuelles lors de l'entrée des navires avec des conditions météorologiques difficiles et la mise en service de nouveaux navires.....13**
- Recommandation 4. État/CdC : élaborer (État, en lien avec la CdC) un cahier des charges pour la réalisation d'un audit de conseil concernant l'analyse des risques systémiques en matière de sécurité sur le port actuel de Bastia.14**
- Recommandation 5. État : relancer la réflexion visant à créer une zone maritime et fluviale de régulation au large de Bastia, en intégrant la question de l'armement à adapter de la capitainerie pour l'exercice de ces nouvelles prérogatives (STM).19**
- Recommandation 6. État/concessionnaire : lancer une étude sur la définition précise d'un moyen de remorquage portuaire aux capacités adaptées (manœuvre, incendie, anti-pollution), ainsi qu'aux conditions économiques de son exploitation et de son entretien, et identifier les modalités de son financement en vue de son acquisition.20**
- Recommandation 7. État/CCI : mettre en place de nouveaux anémomètres sur la base de ce qui a été établi en 2011, en concertation avec la capitainerie et la station de pilotage, l'aspect maintenance devant être pérennisé avec le concessionnaire et/ou les compagnies maritimes.....21**
- Recommandation 8. CdC/CCI : réaliser les aménagements nécessaires à la sécurisation du plan d'eau.22**
- Recommandation 9. État/SDIS : renforcer la prise en compte du risque incendie dans le périmètre portuaire, notamment par la réalisation d'exercices réguliers donnant lieu à retour d'expérience en conseil portuaire, une association du SDIS au conseil portuaire lorsque des sujets de sécurité y sont évoqués, et la conduite d'une réflexion sur les compléments de matériels performants en matière de lutte depuis le plan d'eau.23**

Recommandation 10. CCI : conformément au cahier des charges de la concession, mettre en œuvre, par acquisition ou conventionnement, une capacité de première réponse à un risque de pollution marine.24

Recommandation 11. DGITM /Ministère de l'intérieur : élaborer par les deux ministères, Intérieur et Transports, une circulaire rappelant aux préfets concernés par des ports décentralisés les rôles respectifs de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir police portuaire et les éclairer sur leur rôle pour la mise en œuvre des décisions au titre du contrôle de légalité, mais aussi en qualité de responsables des politiques de sécurité et de sûreté sur la zone portuaire.....25

Introduction

Bref historique - organisation

C'est en 1838 que naît le projet d'un nouveau port au cœur de la ville de Bastia ; en 1860, Napoléon III débloque, lors de sa venue en Corse, les moyens financiers pour sa réalisation. Commencée en 1863, la construction du nouveau port permet son inauguration en 1877 et il est achevé, avec la place Saint Nicolas, en 1900. Totalelement détruit en 1943, ses travaux de reconstruction après la guerre vont se prolonger jusqu'au début des années 60.

Pour sa gestion, la concession est accordée à la chambre de commerce de Bastia et de Haute-Corse par la collectivité de Corse, conformément à la loi du 22 janvier 2002 relative à la Corse.

À partir de 2006, la commission nationale du débat public est saisie du projet de développement portuaire de Bastia. Indépendamment de ce projet que le présent rapport n'abordera pas, et par ailleurs toujours en gestation, le port de Bastia dans son format actuel demeure l'un des deux principaux ports de Corse et accueille plus de la moitié du trafic passagers de l'île. Ce sont ainsi 2 132 647 passagers qui ont fréquenté le port de Bastia en 2019.

Enjeux - objectifs de la mission

Au regard d'une accidentologie significative (plus de 31 événements en 19 ans dans les limites du port) liée, notamment, à la configuration exigüe du port et à des conditions météorologiques spécifiques au site (présence du vent Libecciu), le préfet de Haute-Corse a sollicité le ministère de la transition écologique afin qu'une mission d'inspection de sécurité du port soit réalisée.

Cette mission -confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable et à l'Inspection générale des affaires maritimes- a été commandée dans des délais contraints, à l'instar d'un « audit flash », dans le but de donner au commanditaire une vision concrète des enjeux de la sécurité et de se prémunir contre les conséquences d'un sinistre.

Cette mission a donc eu pour objet, au-delà de la prise en compte des aspects techniques ou juridiques, de formuler des propositions d'actions correctives visant à minimiser les risques dans le cadre de l'activité du port de commerce de Bastia.

Tel est l'objet du présent rapport de mission et des recommandations formulées à l'issue des travaux d'inspection.

1 Le financement des investissements liés à l'amélioration de la sécurité portuaire

Améliorer la sécurité des mouvements d'entrée et de sortie du port de Bastia, au regard des retours d'expérience effectués sur les événements de mer répertoriés et des exercices conduits, nécessite de réaliser différents investissements en équipements.

Les investissements en équipement suggérés qui représentent un coût modique au regard des enjeux traités ont vocation à être financés grâce aux marges dégagées par la concession portuaire, à l'exclusion du remorqueur. Concernant ce dernier, deux sources de financement apparaissent comme pouvant, ou pouvant notamment être mobilisées. Il en est d'abord ainsi avec le plan de transformation et d'investissement pour la Corse (PTIC), de même avec la dotation de continuité territoriale (DCT) s'agissant notamment de la partie excédentaire non consommée.

Il convient de mentionner que, conformément aux dispositions inscrites dans le code général des collectivités territoriales, en application de l'article L. 4425-26 de ce code, les reliquats disponibles sont affectés « en priorité à la réalisation d'équipements portuaires et aéroportuaires destinés au transport et à l'accueil de voyageurs et de marchandises, puis à la rénovation ou la réalisation d'infrastructures routières et ferroviaires ou à des opérations d'investissement s'inscrivant dans le cadre d'un projet global de développement du territoire de la Corse, notamment au titre des politiques publiques menées en faveur des territoires de l'intérieur et de montagne ».

2 L'implication de la communauté portuaire dans les enjeux de sécurité du port

L'appréhension des enjeux de sécurité portuaire doit être un sujet partagé de manière régulière et fluide entre l'ensemble des acteurs de la place portuaire, afin de faciliter la prise en compte en temps réel des questions à traiter, et par voie de conséquence la prise de décisions correspondantes. Cela se traduit notamment par trois axes de réflexion :

2.1 Le fonctionnement régulier des instances de gouvernance portuaire, et des instances techniques prévues à cet effet

En termes de gouvernance, les conseils portuaires, dont la composition et le fonctionnement sont prévus par le code des transports, doivent être réunis régulièrement. C'est l'instance idoine pour permettre à la communauté portuaire de partager sur tout sujet intéressant la vie du port, dont les questions de sécurité.

Il faut mentionner que le code des transports, dans son article R. 5314-23, prévoit au moins deux réunions du conseil par an, et que celui-ci peut être convoqué sans condition de délai à la demande du préfet, ou d'un concessionnaire ou des deux tiers des membres du conseil tel que cela est prévu par le deuxième alinéa de cet article.

Cette disposition a vocation à permettre l'implication de l'ensemble des acteurs de la communauté.

En matière d'instances techniques, la commission nautique locale, prévue par le décret 86-606 du 14 mars 1986 modifié, permet aux personnes qualifiées dans les domaines concernés de se prononcer sur tout sujet nautique le nécessitant. C'est un outil adapté pour aider à la prise de décision en matière de sécurité nautique et portuaire, par exemple en matière d'équipements (balisage), ou encore de modification de la réglementation nautique (ZMFR, RPP). Il est à noter que l'article 6 de ce décret indique que la saisine est effectuée par la direction interrégionale de la mer (DIRM) si cela concerne des travaux de signalisation maritime. De façon générale, c'est le préfet qui convoque la commission.

L'actuel arrêté nommant les membres la Commission nautique locale date du 9 novembre 2016.

La mission ne peut que s'étonner que cette commission n'ait pas été réunie depuis novembre 2016, malgré les multiples incidents recensés durant les dernières années ou, lorsqu'elle est réunie, qu'elle ne donne pas lieu à des comptes rendus officiels.

Recommandation 1. État/CdC : veiller à la convocation et à la tenue, à échéance régulière, des instances de concertation et, a minima, selon les dispositions prévues par le code des transports.

2.2 Les retours d'expérience

Le port de Bastia a connu 31 incidents ou événements de mer entre 2002 et avril 2021. Au-delà de ce constat brut, certains d'entre eux auraient pu avoir des conséquences importantes de diverses natures : blocage du port de Bastia pendant plusieurs mois, accidents de personnes, pollution maritime.

Un événement de mer constitue une source d'informations qu'il convient d'exploiter, et de faire partager à la communauté portuaire, afin de pouvoir prendre les mesures les plus appropriées

possibles, en vue de minimiser le risque de réitération d'un tel incident/accident. L'examen de ces retours d'expérience est à partager, en commission nautique locale et / ou en conseil portuaire, afin de pouvoir ainsi faciliter le suivi de la mise en œuvre des préconisations qui en découlent.

Ce sujet du retour d'expérience concerne également les exercices réalisés dans le cadre du dispositif ORSEC maritime, mais également non maritime lorsqu'ils se déroulent ou impactent le périmètre portuaire (incendie notamment).

2.3 Les enquêtes après accident

Certains accidents survenus dans le port de Bastia font ressortir, parmi les causes identifiées, des questions tenant aux processus internes aux bords, par exemple en matière de transfert de commande et de barre entre la passerelle et les ailerons des navires, ou encore en matière d'intervention du second capitaine dans la manœuvre (Cf. retex pilotage sur l'accident du Paglia Orba du 25 janvier 2021). Il en est parfois de même en matière de communication entre pilotes et commandants.

Au-delà des comptes rendus d'événement de mer (CREM) réalisés par le centre de sécurité des navires, la réalisation d'une enquête par le BEA Mer permettrait de disposer d'éléments fouillés obtenus par une expertise reconnue, indépendante, et particulièrement utile pour conduire à la mise en œuvre d'adaptations requises.

La mission se félicite désormais que se constitue officiellement, depuis le début du mois de juin 2021, une Union Maritime et Portuaire à Bastia, représentant ainsi les professionnels du port, pouvant débattre entre eux et porter la parole des professionnels auprès des divers partenaires que sont le concessionnaire avec la CCI, le concédant qu'est la CdC, et les services de l'État, pour les affaires relevant du régalien notamment au titre de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

Recommandation 2. État : systématiser la présentation en commission nautique locale et en conseil portuaire des retours d'expérience après événement de mer ou exercice intéressant la sécurité portuaire.

3 L'organisation de la capitainerie de Bastia

La notion de capitainerie est définie à l'article R. 5331-5 du code des transports :

« La capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers »

Les missions des capitaineries sont définies au titre III (police des ports maritimes) du livre III (ports maritimes) de la cinquième partie (transport et navigation maritimes) du code des transports, aussi bien dans sa partie législative que dans sa partie réglementaire (articles L. 5331-7 et suivants et R 5331-3 et suivants). De façon générale, la capitainerie exerce ses missions pour le compte de trois autorités :

- l'autorité administrative, en général le préfet du département ;
- l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP ou AI3P) : pouvoirs régaliens (État) exercés au titre du code des transports ;
- l'autorité portuaire (AP), le propriétaire du port, en général la région concernée ou une collectivité ou groupement de collectivités.

L'ordonnance n°2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes, a défini, dans une partition complexe, les différentes charges de police et de sécurité entre l'État et le concédant. Les missions de sécurité correspondant aux missions régaliennes de protection du territoire ne sont à ce titre pas transférées (police du plan d'eau et de la navigation, des matières dangereuses, police de l'environnement). L'État reste alors ce qu'il est convenu d'appeler l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP). Les missions de police courantes de l'exploitation et du domaine (attribution des postes à quai, occupation des terre-pleins...) sont quant à elles transférées au nouveau concédant qui devient l'autorité portuaire (AP). L'originalité et la difficulté viennent du fait qu'elles sont exercées par les mêmes officiers de ports, ces derniers assumant de fait leurs missions de police sous double tutelle, préfet et nouvelle autorité concédante.

La capitainerie est donc un acteur majeur dans la sécurité portuaire. Les officiers de port qui arment cette dernière sont détenteurs d'une connaissance très pointue, et quasi unique (avec les pilotes), de l'environnement du port au regard de sa configuration, du contexte météorologique, et des modalités d'exploitation portuaire. Les décideurs locaux, au premier rang desquels le préfet, ont besoin de cette compétence rare, notamment en cas de situation de crise, ou pour tirer les enseignements pertinents d'une crise.

L'organisation de la capitainerie doit ainsi pouvoir répondre à ces attentes en toutes circonstances, et indépendamment des personnes présentes. Une attention particulière doit être ainsi portée à cet égard, et les modalités d'organisation et de délégation doivent être connues de tous les acteurs concernés.

Il faut signaler qu'une des recommandations du rapport n°010879-01 de mars 2017 du CGEDD sur l'organisation du travail dans les capitaineries dans les ports décentralisés (n°3: Rationaliser l'organisation administrative des capitaineries en les rattachant dans chaque région à une seule DDTM/DML mais en veillant à ce que la gestion du niveau des effectifs soit assurée au niveau central.) est cours de mise en œuvre au niveau de la Région Corse avec un seul service gérant les capitaineries, permettant une plus grande mutualisation.

D'ores et déjà, la capitainerie de Bastia assure celle du port de l'île Rousse.

4 La formation des couples pilotes / commandants de navires

Plusieurs incidents nautiques survenus dans le port de Bastia ont fait ressortir, parmi les causes identifiées, des manœuvres inappropriées au contexte du moment, voire des incompréhensions dans le couple commandant / pilote. La formation régulière revêt donc un enjeu essentiel en matière de minimisation des risques d'incidents lors des manœuvres d'entrée / sortie de port. Compte-tenu de la particularité du port et de son exigüité, il n'y a pas de licence de capitaine-pilote au port de Bastia.

La station de pilotage du port de Bastia dispose depuis peu d'un simulateur de navigation. Le recours à cet outil en matière de formation du couple commandant / pilote est donc un élément clé qu'il convient d'utiliser à bon escient. La systématisation de telles formations selon une périodicité à établir est à encourager avec, le cas échéant pour ne pas monopoliser cet outil, un déport de ces formations dans d'autres stations équipées (à l'instar de Sète ou Nantes) qui pourrait être organisé par voie de conventionnement. La mention de cette obligation de formation pourrait également être insérée dans le règlement particulier de police portuaire.

Si le couple commandant / pilote assume le rôle majeur dans les manœuvres portuaires, la configuration du port de Bastia et les conditions météorologiques locales peuvent conduire à un contexte de stress sur une période brève, mais déterminante, où la moindre erreur d'appréciation peut avoir des conséquences dommageables immédiates. Sur le modèle de la croisière, une sollicitation plus importante du second capitaine, notamment en termes de suivi ECDIS et rapportage des positions, pourrait être étudiée pour les compagnies de *ferries* desservant Bastia.

Recommandation 3. Pilotes/armateurs : mettre en place des formations conjointes entre le commandant de navire et son second avec les pilotes, de façon à anticiper les difficultés éventuelles lors de l'entrée des navires avec des conditions météorologiques difficiles et la mise en service de nouveaux navires.

5 Le lancement d'un dispositif d'audit du port de Bastia

L'accidentologie portuaire sur Bastia, précédemment rappelée, nécessite de s'assurer, via un audit de conseil, de l'existence d'un contrôle interne permettant de maîtriser les risques « *probabilité que se produise un événement qui aura un impact sur la réalisation des objectifs d'une organisation. Le risque se mesure en termes de conséquences et de probabilité* ».

En effet, un audit de risques du port de Bastia constituerait un instrument de gestion des risques qui permettrait à la communauté portuaire, à travers l'analyse, l'évaluation et le traitement de risques identifiés, d'obtenir une vision globale des différents événements possibles auxquels elle pourrait être exposée. De plus, la réalisation d'un audit de risques permettrait de se conformer aux multiples obligations légales de gestion préventive des risques.

Au-delà de la présente mission, il revient aux acteurs de la communauté portuaire de poser le contenu du cahier des charges d'un tel audit, qui doit constituer un travail à 360° afin de permettre à l'autorité portuaire, au concessionnaire et à l'État comme à l'ensemble des acteurs de l'écosystème du port de Bastia de disposer d'une vision objectivée des enjeux en matière de sécurité fondée sur une approche systématique et méthodique d'évaluation des processus de management des risques, de contrôle, voire de gouvernance, pour renforcer leur efficacité.

Recommandation 4. État/CdC : élaborer (État, en lien avec la CdC) un cahier des charges pour la réalisation d'un audit de conseil concernant l'analyse des risques systémiques en matière de sécurité sur le port actuel de Bastia.

6 Risques juridiques

L'accidentologie concernant les mouvements de navires de commerce usagers du port de Bastia fait apparaître un total de 31 événements constituant des quasi-accidents ou accidents sur la période allant de juillet 2002 à février 2021. La survenue des événements (en moyenne 1,6 par an), amène à s'interroger sur deux points : la fréquence de ces situations revêt-elle un caractère exceptionnel ? Cette répétition des situations à risques peut-elle mettre en cause la responsabilité de l'État, tout particulièrement dans le cadre de sa mission d'autorité investie du pouvoir de police portuaire ?

Si, sur le premier point, il conviendrait d'effectuer une étude comparative avec des ports similaires à celui de Bastia (intense trafic Ro-Ro / passagers) tels que, par exemple, Calais ou Newhaven - ce qui n'a pas été l'objet de la présente mission réalisée dans des délais contraints - concernant le second, il paraît nécessaire de rappeler, d'une part, les compétences dévolues aux officiers de port des capitaineries et, d'autre part, les possibilités de mise en cause de leur responsabilité dans le cadre de leur mission.

6.1 Les compétences des officiers de port

L'article R. 5333-8 du code des transports prévoit que :

*« Les officiers de port, officiers de port adjoints et les surveillants de port, agissant au nom de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, **autorisent l'accès au port et le départ du port** de tous les navires, bateaux et engins flottants. Ils fixent les tirants d'eau admissibles en prenant en compte les informations fournies par l'autorité portuaire sur l'état des fonds et les autres éléments pouvant affecter la navigation.*

*Ils **règlent l'ordre d'entrée et de sortie du port** des navires, bateaux et engins flottants. Les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port **peuvent interdire** l'accès du port aux navires, bateaux et engins flottants dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sûreté, la sécurité, la santé ou l'environnement ainsi que la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires.*

*Ils **ordonnent et dirigent tous les mouvements** des navires, bateaux et engins flottants. Les mouvements des navires, bateaux et engins flottants sont effectués conformément à la signalisation réglementaire. Cependant, les ordres donnés par les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port prévalent sur la signalisation.*

*Les mouvements des navires, bateaux et engins flottants s'effectuent conformément aux usages en matière de navigation et aux ordres reçus, **sous la responsabilité de leur capitaine ou patron qui reste maître de la manœuvre et doit prendre les mesures nécessaires pour prévenir les accidents**. Ils doivent s'effectuer à une vitesse qui ne soit pas préjudiciable aux autres usagers, aux chantiers de travaux maritimes et de sauvetage, aux passages d'eau, aux quais et appontements et autres installations. (...)*

*L'autorité investie du pouvoir de police portuaire **peut imposer** aux capitaines l'assistance de services de remorquage et de lamanage. »*

Une fois précisé que « l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est (...) dans les ports maritimes, relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses (...) l'autorité administrative » (article L. 5331-6 du code des transports), il convient de retenir que les officiers de port autorisent l'accès au port et le départ du port, règlent l'ordre d'entrée et de sortie, ordonnent et dirigent tous les mouvements et peuvent, simultanément, interdire l'accès au port ou imposer aux capitaines de recourir à des moyens d'assistance tel que le remorquage ou le lamanage.

Si cet ensemble de décisions, qui constitue l'essentiel des pouvoirs exercés au titre de la police portuaire, ne « démonte »¹ pas les capitaines lors des mouvements des navires (qui s'effectuent « *sous la responsabilité de leur capitaine ou patron qui reste maître de la manœuvre et doit prendre les mesures nécessaires pour prévenir les accidents* »), il expose néanmoins en premier lieu la responsabilité des officiers de port dans le processus d'entrée et de sortie du port.

6.2 L'éventualité de la mise en cause de la responsabilité des officiers de port

6.2.1 Responsabilité pour faute de service

La première possibilité de mise en cause de la responsabilité des officiers de port pourrait être celle due à la constatation d'une faute de service, dans le cadre de la responsabilité administrative de l'État.

La jurisprudence du Conseil d'État dans son arrêt n°23372 du 28 mai 1982 en donne une illustration, résumée comme suit :

Transbordeur ayant heurté une jetée du chenal d'accès au port de C. à la suite d'une manœuvre destinée à éviter une collision avec un petit voilier. La présence de ce bateau dans le chenal à un moment où le capitaine du navire avait reçu l'autorisation d'y pénétrer révèle une insuffisance de la surveillance exercée sur les mouvements des navires par les autorités chargées de la sécurité dans le port. Responsabilité de l'État, le capitaine n'ayant commis aucune faute susceptible d'aggraver les conséquences de celle commise par le service du port.

Cet arrêt retient donc la responsabilité de l'État pour faute simple et renvoie, en raison de l'insuffisante surveillance exercée, aux questions de l'armement des capitaineries, à celle de leur effectif, de leur organisation et de leur capacité de veille dans la durée. Autant de sujets également prégnants sur le port de Bastia (Cf. points 3 - et 5 - supra).

6.2.2 Responsabilité sans faute

Une autre jurisprudence du Conseil d'État du 13 novembre 1985 a pour sa part, établi que :

Les dommages résultant de l'abstention, de la part des autorités chargées de la police des ports maritimes, de prendre les mesures nécessaires pour permettre l'utilisation normale du domaine public portuaire, ne sauraient être regardés, lorsque cette abstention n'est pas fautive, comme imposant une charge anormale aux armateurs et de ce fait comme engageant à leur égard la responsabilité de l'État, que si cette abstention excède une certaine durée. Eu égard aux aléas auxquels est exposé le transport maritime de marchandises, l'immobilisation pendant une période de trois jours, huit heures et cinquante minutes d'un navire n'est pas de nature à ouvrir droit à réparation à la société propriétaire du navire sur le fondement de la rupture de l'égalité devant les charges publiques.

Cet arrêt, intervenant sur le terrain de la responsabilité sans faute de l'État en cas de rupture d'égalité devant les charges publiques, mentionne que l'abstention de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire de prendre une décision pour permettre l'accès à un port n'est pas *a priori* fautive mais s'apprécie au regard de la durée pendant laquelle le navire a été immobilisé.

En précisant qu'en matière de balisage et de signalisation l'État demeurant compétent, sa responsabilité administrative pourrait être directement engagée en cas d'abstention fautive ou de constat d'une carence.

¹ Démonter : terme maritime signifiant dans ce cas que la décision reste du ressort du capitaine

6.2.3 Responsabilité pour faute personnelle

La possibilité de mise en cause de la responsabilité des officiers de port pourrait être soit le fait d'une faute détachable du service, soit le fait d'une faute personnelle.

D'une part, la faute peut être qualifiée de personnelle soit parce qu'elle a été commise en dehors de l'exercice des fonctions, soit parce qu'alors même que l'agent est en fonctions, elle révèle un comportement incompatible avec leur exercice de par son caractère intentionnel, sa gravité voire son caractère inexcusable². D'autre part, cette possibilité pourrait se fonder sur le délit de mise en danger de la vie d'autrui défini à l'article 223-1 du code pénal qui dispose que :

Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

Quatre preuves cumulatives doivent être ici apportées :

- l'existence d'une obligation particulière de sécurité ou bien de prudence, imposée par la loi ou un règlement ;
- une violation manifestement délibérée de cette obligation de sécurité : constat d'une transgression ou d'un défaut d'application de la loi ou du règlement en vigueur ;
- une exposition directe d'un tiers au danger : lien de causalité direct entre la violation de l'obligation de sécurité et le risque constaté ;
- un risque immédiat pour autrui, entraînant par exemple mutilation ou infirmité permanente : les juges doivent constater une exposition à un risque.

Ces éléments devant être prouvés dans le détail, il ressort que l'infraction de mise en danger de la vie d'autrui est un outil juridique vis-à-vis duquel la jurisprudence est très nuancée, au cas par cas.

Les articles 222-6, 222-19 et suivants du code pénal (homicide involontaire, blessures involontaires) pourraient également permettre d'engager une responsabilité pénale, sous réserve que les conditions posées soient réunies.

En l'occurrence, l'étude de l'accidentologie du port de Bastia fait apparaître que seuls des événements ayant conduit à des dommages matériels se sont produits jusqu'à présent. Il paraît donc difficile de se prononcer par avance sur la mise en œuvre d'une disposition pénale plutôt que d'une autre.

*

* *

On peut retenir de cette présentation du cadre juridique en matière de responsabilité, la possibilité assez forte d'une mise en cause d'un ensemble d'acteurs, dont les officiers de port, les commandants de navires et les pilotes maritimes en cas d'accident entraînant l'ouverture d'une enquête technique, administrative, nautique et/ou pénale.

Concernant l'État, en sa qualité d'autorité administrative investie du pouvoir de police portuaire, et à

² Conseil d'État, Assemblée, du 12 avril 2002, 238689,

la lecture de la jurisprudence relative à sa responsabilité pour faute, les mesures à privilégier pourraient être :

- une surveillance caractérisée et suffisante exercée sur les mouvements des navires, pouvant conduire jusqu'à interdire des mouvements de navire compte tenu du contexte (encombrement des bassins et des quais par exemple) ;
- l'alerte aux capitaines sur les risques encourus (au regard des conditions météorologiques, de l'encombrement du port, etc.) ;
- l'absence d'autorisation de s'amarrer sur postes exposés au courant et dans des positions d'amarrages inconfortables ;
- la transmission de consignes claires lors des opérations d'amarrage.

En conclusion, on peut retenir les trois principes suivants :

1° nécessité d'une communication continue et fluide de l'État avec la collectivité quant à la mise en œuvre des responsabilités respectives de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et, plus globalement, quant à l'effectivité de la gouvernance du port de Bastia ;

2° nécessité d'une proactivité permanente au regard de tous les engagements (de concertation, de réalisation de travaux, de suivi) pris par les acteurs de la communauté portuaire ;

3° nécessité d'une traçabilité systématique de ces échanges permettant de démontrer que l'État exerce réellement une obligation de moyens dans son rôle de tutelle et fait toutes les diligences nécessaires.

La mise en place de la DMLC, qui viendra chapeauter les deux capitaineries et permettre une mutualisation des moyens humains entre ports principaux et secondaires, renforcera cette capacité de l'État à agir en continu, de manière anticipée et objectivée.

7 L'extension des compétences de police des officiers de port

Le rapport de la collectivité de Corse d'août 2019 relatif aux problèmes de navigation, d'exploitation et de sécurité nautique du port de Bastia dans sa configuration actuelle pose un certain nombre de constats en matière de sécurité nautique, relevant entre autres de la proximité du port de plaisance, du croisement des routes de sortie des ports de commerce et du vieux port, et du non-respect des règles de navigation (COLREG) par divers usagers.

Afin de permettre juridiquement, aux officiers de port de pouvoir intervenir lorsque cela s'avère nécessaire sur ces comportements, notamment lorsqu'il peut y avoir route de collision avec des *ferries* en entrée ou sortie de port, mais au-delà des limites administratives du port, la création d'une zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR) par arrêté conjoint du préfet maritime et du préfet de département, conformément aux dispositions de l'article R. 5331-1 du code des transports, doit être envisagée, conjointement à celle d'un service de trafic maritime portuaire (STM).

À cet égard, les travaux conduits sur ce sujet en 2011 par la DDTM de Haute-Corse, en lien avec la préfecture maritime de Méditerranée, sont donc à reprendre au vu du contexte actuel, en intégrant les aspects liés à l'armement 24/24 de la capitainerie du port de Bastia.

Recommandation 5. État : relancer la réflexion visant à créer une zone maritime et fluviale de régulation au large de Bastia, en intégrant la question de l'armement à adapter de la capitainerie pour l'exercice de ces nouvelles prérogatives (STM).

8 L'acquisition d'un remorqueur portuaire de capacité adaptée

L'évènement de pollution maritime le 11 juin 2021 a mis en avant la problématique d'un recours à un remorqueur puissant basé en Corse pour répondre à des demandes de secours ou d'avarie pouvant survenir notamment près du DST, en attendant de faire appel aux moyens implantés sur le continent.

Par ailleurs, le port de Bastia dispose aujourd'hui de deux remorqueurs portuaires opérés par la société Kalliste marine, sous forme de SCOP. Il s'agit des remorqueurs Altagna (25 tonnes de poussée ou traction) et Rable (12 tonnes de poussée ou traction). Les remorqueurs sont utilisés en poussoir pour l'aide à l'accostage et en tracteur pour certaines manœuvres d'appareillage du port de Bastia et pour la sécurité aux *sea-lines*.

De plus, divers évènements ou quasi-évènements de mer ont nécessité des mouillages d'urgence des navires à passagers fréquentant le port durant leurs manœuvres d'arrivée ou de départ, parfois à proximité immédiate des quais ou navires accostés.

Un remorqueur de plus grande capacité (60 tonnes de poussée ou traction) constituerait un atout certain pour améliorer les conditions de sécurité portuaire, notamment lors des manœuvres en marche arrière par Libecciu ou vent d'Est. Au-delà des manœuvres portuaires, un tel moyen devrait contribuer à améliorer la sécurité du port dans deux autres domaines : d'une part en matière d'incendie (navire – navire et navire – quai), et d'autre part en matière de première réponse pour contenir et lutter contre une pollution marine dans le port ou à proximité (déploiement de barrages, usage d'absorbants...)³. Pour que ces missions puissent être exercées, il est toutefois nécessaire, outre l'acquisition du moyen et des équipements, que la mission en elle-même s'inscrive dans un cadre juridique permettant sa rémunération⁴.

Cependant, vu l'exiguïté du port et les caractéristiques des navires le fréquentant, le remorqueur devra répondre à des spécificités bien identifiées : 25 mètres de longueur hors tout, deux propulseurs de type Voith, et manœuvre avec une remorque ne pouvant dépasser 40 mètres. Ces conditions très strictes ne peuvent permettre de choisir un moyen polyvalent, efficace tant en milieu portuaire qu'en milieu hauturier. Le besoin, avéré, d'une capacité en matière d'assistance en mer dans la zone du Cap Corse, qui contribuerait par ailleurs à préserver la côte de risques éventuels de pollutions marines résultant d'un évènement de mer dans la zone maritime considérée, doit donc être traité de manière dissociée.

Le financement d'un tel besoin est également à rapprocher du point 1 précité sur le financement des équipements de sécurité.

Recommandation 6. État/concessionnaire : lancer une étude sur la définition précise d'un moyen de remorquage portuaire aux capacités adaptées (manœuvre, incendie, anti-pollution), ainsi qu'aux conditions économiques de son exploitation et de son entretien, et identifier les modalités de son financement en vue de son acquisition.

³ Points développés dans les parties 9 et 10 ci-après

⁴ La société armant les deux remorqueurs a aujourd'hui débarqué un équipement de lutte contre l'incendie (lance fifi), compte tenu du coût correspondant, non pris en charge.

9 La connaissance fine et en temps réel des conditions de vent

Le port de Bastia est particulièrement exposé aux vents, notamment au Libecciu caractérisé par une instabilité, des rafales soudaines et changeantes complexes à prédire avec un délai de prévenance correct.

Suite à divers évènements de mer, un contrat a été conclu avec Météo France pour les ports de Bastia et de l'Île Rousse, prévoyant un accès à un prévisionniste.

Cinq anémomètres ont été installés en 2011, mais n'ont plus été entretenus du fait de la liquidation de la société qui les avait installés (Programme interreg) : anémomètres disposés au quai Est, au poste 8, au port de Toga, sur le site de la Carbonite, et au col de Teghime qui ne fonctionnent plus.

La mise en place de nouveaux anémomètres est prévue au 4ème trimestre de l'année 2021.

Le déploiement rapide d'un réseau adapté d'anémomètres, avec mise en œuvre d'un engagement de maintenance avec astreintes, apparaît nécessaire pour permettre aux officiers de port, commandants de navires, et pilotes de prendre des décisions adaptées tant en termes d'accès ou non au port, que de choix des manœuvres à opérer.

Recommandation 7. État/CCI : mettre en place de nouveaux anémomètres sur la base de ce qui a été établi en 2011, en concertation avec la capitainerie et la station de pilotage, l'aspect maintenance devant être pérennisé avec le concessionnaire et/ou les compagnies maritimes.

10 L'amélioration des conditions de sécurité dans l'enceinte portuaire

L'avant-port de Bastia présente de nombreux dangers en particulier le long du quai des Martyrs. Cette dangerosité a notamment été rappelée par l'évènement du Paglia Orba de janvier 2021.

Afin de les prévenir, il est recommandé de mettre en place, dans un premier temps, un balisage provisoire sur les hauts fonds principaux le long du quai des martyrs.

Dans un second temps, il est proposé de créer des points d'appuis accostables tous les 40 mètres à partir de l'extrémité du tenon du môle Sud jusqu'au feu vert du Génois. Ainsi, même en cas d'accident, le navire s'appuierait sur ces points accostables sans endommager ses éléments nobles (hélices/ lignes d'arbre/safrans).

De même, il est recommandé de créer des points accostables au niveau du feu vert de Saint Nicolas. Cet aménagement est d'autant plus important que, dans les prochaines années, en raison de l'augmentation de la taille des navires, de plus en plus de manœuvres en marche arrière seront opérées dans des conditions dégradées.

Recommandation 8. CdC/CCI : réaliser les aménagements nécessaires à la sécurisation du plan d'eau.

11 La maîtrise du risque d'incendie

Les navires escalant au port de Bastia sont, en tant que tels et du fait du fret transporté, sources potentielles d'incendie dans l'enceinte portuaire. Un tel contexte de risque nécessite des capacités de réponse appropriées, tant en matière de planification, qu'au plan des compétences techniques, et qu'en termes de matériels de lutte depuis la terre, mais également depuis le plan d'eau.

Le risque existe bien entendu également sur le terre-plein, avec en certaines périodes d'affluence, des effets de saturation de ce dernier, et de difficulté d'évacuation des véhicules.

Ce contexte particulier de risque doit, lui également, s'appréhender *via* une pratique régulière d'exercice, et un partage du *Retex* élaboré à l'issue.

Enfin, lorsque des sujets touchant à la sécurité du port de Bastia sont évoqués en conseil portuaire, qu'il s'agisse de *Retex* après évènement ou exercice ou de projets d'investissements, il apparaît utile et souhaitable que le SDIS puisse être associé aux dites réunions, afin de pouvoir faire part devant la collectivité portuaire de son analyse.

Recommandation 9. État/SDIS : renforcer la prise en compte du risque incendie dans le périmètre portuaire, notamment par la réalisation d'exercices réguliers donnant lieu à retour d'expérience en conseil portuaire, une association du SDIS au conseil portuaire lorsque des sujets de sécurité y sont évoqués, et la conduite d'une réflexion sur les compléments de matériels performants en matière de lutte depuis le plan d'eau.

12 La maîtrise du risque de pollution marine

Divers accidents lors des manœuvres d'entrée ou de sortie du port de Bastia auraient pu avoir comme conséquence des perforations ou brèches dans les ballasts et soutes à combustible.

Les moyens anti-pollution existant sont actuellement localisés à la base d'Aspretto, à la base de Solenzara, à la centrale EDF de Luciana (orientés sur le *sea-line*), ou au lamanage.

Le port ne dispose à ce jour d'aucun matériel prépositionné à proximité, ou accessible aisément et dans un délai bref, ni de convention permettant le déploiement rapide de tels matériels (dépôt de matériel TSMC).

Une réflexion à ce sujet doit être conduite, visant à réduire le risque de pollution marine dans ou à proximité immédiate du port, en cas d'événement de mer.

Recommandation 10. CCI : conformément au cahier des charges de la concession, mettre en œuvre, par acquisition ou conventionnement, une capacité de première réponse à un risque de pollution marine.

13 Le rappel régulier et suivi de la nécessité de veiller au respect des circuits réglementaires d'information

L'analyse de la connaissance par les services des événements de mer récents montre que certaines dispositions du code des transports sont mal connues, voire interprétées de manière trop restrictive. Il en est ainsi de l'article R. 1621-12 modifié (Cf. infra)⁵. La modification intervenue le 19 mai 2020 visait précisément à inclure les armateurs, capitaines, et sociétés de classification pour effectuer les signalements requis ; ces derniers demeurent aujourd'hui très inégaux, ce qui nuit aux capacités d'enquête et donc d'identification précise des causes des événements concernés.

Des rappels fermes doivent être faits auprès de l'ensemble des opérateurs concernés, et la mise en œuvre de ces dispositions doit être contrôlée par les services de proximité.

Recommandation 11. DGITM /Ministère de l'intérieur : élaborer par les deux ministères, Intérieur et Transports, une circulaire rappelant aux préfets concernés par des ports décentralisés les rôles respectifs de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir police portuaire et les éclairer sur leur rôle pour la mise en œuvre des décisions au titre du contrôle de légalité, mais aussi en qualité de responsables des politiques de sécurité et de sûreté sur la zone portuaire.

⁵ Code des transports Article R1621-12 modifié

Les autorités de l'État et de ses établissements publics, ainsi que celles des collectivités territoriales pour les services de transport et les infrastructures dont elles ont la charge, informent sans délai le bureau d'enquêtes compétent des événements de mer, accidents ou incidents de transport terrestre mettant en cause gravement la sécurité des personnes, notamment lorsqu'ils impliquent des transports effectués par des professionnels. (...)

En ce qui concerne les événements de mer, l'exploitant du navire, le capitaine du navire et la société de classification, lorsqu'elle en a été informée, sont soumis à la même obligation d'information auprès du BEA mer dans le cas d'un événement, ou d'une suite d'événements, lié directement à l'exploitation du navire battant pavillon français ayant entraîné :

- la mort d'une personne ou des blessures graves ;
- des dommages matériels subis par un navire ;
- la disparition d'une personne par-dessus bord ;
- la perte, la perte présumée ou l'abandon d'un navire ;
- l'échouement ou l'avarie d'un navire ou sa mise en cause dans un abordage ;
- des dommages matériels à l'infrastructure maritime extérieure au navire susceptible de compromettre gravement la sécurité du navire, d'un autre navire ou d'une personne ;
- des dommages graves à l'environnement, ou la possibilité de dommages graves à l'environnement, résultant des dommages subis par un navire ou des navires.

Pour l'exercice de leurs missions, les bureaux d'enquêtes peuvent faire appel à l'ensemble des services de l'État compétents dans leurs domaines respectifs.

Conclusion

Le port de Bastia est un port décentralisé dont l'autorité portuaire est la Collectivité de Corse, avec une mise en concession à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse, mais l'autorité investie du pouvoir de police portuaire reste l'État, par l'intermédiaire du préfet de Haute-Corse et de la capitainerie du port de Bastia, dont les agents, personnels d'État et rémunérés par l'État, sont aussi les représentants de l'autorité portuaire pour l'exploitation du port.

L'incident du Paglia Orba de Janvier 2021, et les nombreux incidents depuis plusieurs années dans ce port, ont conduit le Préfet de Haute-Corse à demander une mission de conseil au CGEDD et à l'IGAM pour examiner les problèmes de sécurité. Outre les réunions qui se sont tenues en visioconférence, la mission a effectué une visite sur place du 9 au 11 juin 2021, rencontrant un grand nombre d'acteurs de la place portuaire. Il est à noter que la mission a toujours reçu un très bon accueil de la part de ces acteurs, illustrant ainsi le besoin de partager des constats et retours d'expérience sur les incidents, ce qui n'a pas toujours été le cas précédemment.

Indépendamment du projet de nouveau port à Bastia, décision résultant d'une implication politique dépassant le cadre de la mission, celle-ci formule des recommandations aux différents acteurs, se fondant sur des réalités physiques du port de Bastia et impliquant un financement relativement faible de la concession portuaire, au regard de l'activité normale de cette dernière. Seule la nécessité de disposer d'un remorqueur à usage portuaire, avec des capacités adaptées aux besoins locaux, nécessite un débat de fond avec l'autorité concédante, la mission ne préconisant pas un usage mixte d'un remorqueur à titre portuaire et à celui de l'action de l'État en mer, sauf en appui ponctuel et aux abords du port.

Les recommandations formulées par la mission portent principalement :

- sur la nécessité d'une plus grande implication de l'État dans la gouvernance portuaire au regard de ses responsabilités en tant qu'autorité investie du pouvoir de police portuaire mais aussi de façon plus large notamment dans les domaines de la sécurité incendie et de la lutte anti-pollution,
- sur le besoin d'un plus grand dialogue au sein de la communauté portuaire suite notamment aux incidents nautiques pouvant survenir dans ce port, pouvant s'accompagner de formations conjointes sur simulateur entre pilotes et officiers de ferries,
- sur la mise en place de quelques équipements complémentaires en termes de signalisation, de protection et de suivi météorologique détaillé pour les différents acteurs portuaires.

Par ailleurs, la mission rappelle que le rapport de la mission de 2017 sur l'organisation du travail dans les capitaineries des ports décentralisés attirait l'attention « de l'administration centrale, aussi bien de la DGITM que de la DRH, sur la nécessité d'un suivi plus fin de la situation des ports décentralisés, aussi bien avec la mise en œuvre de la loi NOTRe que des projets de développement de ces ports et de leurs conséquences sur l'organisation et les missions des capitaineries, ainsi que de l'organisation concrète du travail, le suivi et une assistance pour homogénéiser les pratiques locales. » Si la création de la DML de Corse, plaçant sous une même autorité de gestion les capitaineries des ports corses constitue une avancée notable propre à améliorer le fonctionnement interne de ces outils et la sécurité des approches portuaires, il n'en demeure pas moins que la gestion des ressources humaines reste une composante importante à ce stade.

Marc CHAPALAIN



Raynald VALLEE



François MARENET



**Administrateur général des
Affaires maritimes**

**Administrateur général des
Affaires maritimes**

**Ingénieur général des ponts,
eaux et forêts**

Annexes

1 Lettre de mission



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

*Direction des services de transport
Sous-direction des ports et du transport fluvial
Bureau des ports*

Direction des affaires maritimes

Paris, le

Le Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

à

Monsieur le vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable

Monsieur l'Inspecteur général des affaires maritimes

Affaire suivie par : Vanessa MINARD
vanessa.minard@developpement-durable.gouv.fr
Courriel : Ptf1.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr

OBJET : MISSION D'INSPECTION – SÉCURITÉ DU PORT DE BASTIA

Le port de Bastia présente des caractéristiques nautiques difficiles et une exposition aux mauvaises conditions météorologiques qui fragilisent son exploitation et portent atteinte à la sécurité des manœuvres en approche du port et dans l'enceinte portuaire.

Plusieurs dizaines d'opérations portuaires sont ainsi retardées ou annulées chaque année du fait de l'impossibilité de garantir l'entrée du port des navires en toute sécurité. Deux incidents sérieux ont également été enregistrés au cours des quatre dernières années.

Lors du dernier incident, le 25 janvier dernier, le ferry Paglia Orba de la Corsica Linea a été sérieusement endommagé après avoir heurté un haut-fond en entrant dans le port de Bastia dans des conditions météorologiques difficiles.

Dans ce contexte, et afin de prévenir un accident grave dans le port, le Préfet de Haute-Corse a saisi la DGITM pour solliciter une mission d'inspection. Tout en soulignant l'origine probablement structurelle de ces difficultés d'exploitation et de sécurité, il s'interroge sur la responsabilité juridique encourue par les agents de l'État, en particulier les officiers de port de la capitainerie, qui, au titre de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AI3P), autorisent les navires à entrer dans le port.

92055 La Défense cedex – Tél : 33(0)1 40 81 21 22

Dans ce cadre, je vous demande de bien vouloir réaliser une mission d'inspection portant notamment sur les aspects techniques et juridiques suivants :

- l'historique et la fréquence des incidents dans le périmètre du port ;
- les caractéristiques des infrastructures et des bassins portuaires, leur degré d'adéquation avec le trafic et les navires accueillis à quai, compte tenu notamment de l'évolution de la taille des navires et de leur manœuvrabilité ;
- les aménagements techniques possibles à court et à moyen terme pour améliorer la sécurité de l'accès au port ;
- l'adaptation du règlement particulier de police portuaire compte tenu de ces éléments, dans le cadre de la délégation de service public ou non ;
- le cadre juridique et le risque de responsabilité pénale inhérent à l'action de l'AI3P , en particulier pour les officiers de port.

A l'issue de cette analyse, vous formulerez des propositions d'actions correctives visant à minimiser les risques dans le cadre de l'activité du port de commerce de Bastia.

La mission pourra mobiliser autant que de besoin les services de la DGITM et pourra opportunément se rapprocher de la direction des affaires juridiques du ministère pour clarifier le régime de responsabilité des officiers de port.

Je vous saurais gré de remettre votre rapport au plus tard dans un délai de deux mois suivant la signature de cette lettre de mission.

Pour la ministre de la mer et par délégation,

Pour le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports et par délégation,

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

Marc PAPINUTTI marc.papinutti Date : 2021.03.25 14:04:48 +01'00'

Marc PAPINUTTI

2 Liste des personnes rencontrées

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
RAVIER	François	État (Visio et présentiel)	Préfet de Haute Corse	2021 11 juin 2021 12 juin 2021
LELARGE	Pascal	État Visio	Préfet de Région, préfet de Corse	19 mai 2021
EDELINE	Frédéric	État Visio et présentiel	Commandant de port	2021 02 juin 2021
DUCHESNE	Thierry	État (visio)	Adjoint au préfet maritime de la Méditerranée pour l'action de l'État en mer	2 juin 2021
DUBOIS	Dominique	État (visio)	Chef de la division action de l'État en mer	2 juin 2021
RUBIN DE CERVENS	François-Xavier	État (présentiel)	Chef du BEA Mer	2 juin 2021
SYMONEAUX	Alan	État (présentiel)	Adjoint au chef du BEA Mer	2 juin 2021
DEGLAIN	Laurence	État (présentiel)	DAJ / Cheffe du bureau des affaires juridiques de la mer	2 juin 2021
HEYRAUD	Serge	État (visio)	Adjoint au CSN Méditerranée, et référent navires à passagers	20 mai 2021
VILLANOVA	Pierre-Antoine	Corsica linea	Président	9 juin 2021
DOMININCI	Jean	CCI Corse	Président	10 juin 2021
ALBERTINI	Philippe	CCI Corse	Directeur Général	10 juin 2021
GUIDICELLI	Marie Madeleine	CCI Corse	Directrice Financière Concession	10 juin 2021
RAFFALLI	Achille	Station de Pilotage	Président	10 juin 2021
SARTI	Stephan	Station de pilotage	Chef du pilotage	10 juin 2021
PAOLI	Fabien	Moby Lines	Président	10 juin 2021

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
BAILLY	Frédéric	CCI Corse	Délégué aux grands projets maritimes	10 juin 2021
MATTEI	Elizabeth	CCI Corse	Adjointe au délégué	10 juin 2021
VALERY	Alexandra	SCOP de remorquage/lamanage	Présidente	11 juin 2021
REBILLOUT	Patrick	Météo France Visio		11 juin 2021
BALDOVINI	Jean-Luc	SDIS Visio	Commandant	11 juin 2021
MAZEL	Thierry	Collectivité de Corse	Responsable ports et aéroports Corse	11 juin 2021
TOMA	Denis	Collectivité de Corse	Responsable ports et aéroports Haute-Corse	11 juin 2021
RODIER	Serge	Collectivité de Corse	Adjoint au responsable Haute-Corse	11 juin 2021
MATTEI	Pierre	Corsica Ferries	Président	11 juin 2021

3 Lettre conjointe pilotage et Corsica Ferries



Cyrille Albaladejo, Président
Syndicat Professionnel des Pilotes Maritimes de Haute-Corse
Palais de la mer, 10 rue Luce de Casablanca – 20200 BASTIA
+33 (0)6.15.52.68.09
s-general@pilotagehaute-corse.com



Romain Chappel, Directeur Flotte
CORSIKA linea
4, boulevard du Roi Jérôme
20000 AJACCIO
+33(0)6.10.60.28.38
rchappel@corsicalinea.com

Ref : 20210422
Date : 22 Avril 2021
Objet : Améliorations structurelles ports de Haute-Corse

Monsieur Gilles Simeoni
Président du Conseil exécutif de la Corse
Collectivité de Corse
22, Cours Grandval
20000 Ajaccio

Monsieur le Président,

A la suite de l'accident du navire Paglia Orba de CORSICA linea lors de sa présentation d'entrée dans le port de commerce de Bastia le 25 janvier 2021, une analyse des causes a été menée conjointement par les services du pilotage de Haute-Corse et de CORSICA linea.

Plusieurs facteurs ayant généré cet accident ont été identifiés, qu'ils soient humains, matériels ou naturels. De ce travail, diverses recommandations ont été émises aux services du pilotage de Haute-Corse et de Corse-du-Sud, ainsi qu'aux armateurs, afin d'améliorer encore la maîtrise du risque.

Ces travaux ont, par ailleurs, abouti à des recommandations d'ordre structurel du port de Bastia qui sont reprises ci-après et que nous nous permettons de vous soumettre :

1. Recommandations autorité portuaire

L'avant-port de Bastia présente de nombreux dangers le long du quai des martyrs. Par ailleurs, l'extrémité de la jetée Saint Nicolas est elle aussi mal défendue.

Plusieurs accidents ou presque-accidents ont déjà eu lieu sur les dangers de Martyrs (à l'ouest) mais aussi au niveau du feu de Saint Nicolas. Bien que des projets de création de nouvelles infrastructures portuaires existent, ceux-ci, s'ils vont à leur terme, ne seront pas utilisables avant une dizaine d'années au mieux.

2. Baliser les dangers puis créer des points d'appui accostables

Il est recommandé de mettre en place, dans un premier temps, un balisage provisoire sur les hauts fonds principaux le long du quai des Martyrs.

Dans un second temps, il est proposé de créer des points d'appui accostables tous les 40 mètres à partir de l'extrémité du tenon du môle Sud jusqu'au feu vert du Génois. Ainsi, même en cas d'accident, le navire s'appuierait sur ces points accostables sans endommager ses éléments nobles (hélices / lignes d'arbre / safrans).

De même, il est recommandé de créer des points accostables au niveau du feu vert de Saint Nicolas. Cet aménagement est d'autant plus important que dans les prochaines années, en raison de l'augmentation de la taille des navires, de plus en plus de manœuvres en marche arrière seront opérées dans des conditions dégradées.

3. Mettre en place un réseau de capteurs de vent

Les seuls capteurs de vent disponibles le 25 Janvier 2021 appartiennent au service du pilotage. Celui-ci dispose de 2 capteurs disposés au niveau de la tour de la capitainerie ainsi qu'au niveau du poste 8.

Il est recommandé de mettre en place un réseau fiable de capteurs de vent disposés selon les préconisations du service du pilotage. De même, le port de l'Ile-Rousse devrait être équipé. A défaut, les ports devraient être équipés de davantage de manches à air judicieusement positionnées.

Nous restons à votre entière disposition pour échanger sur ce sujet en particulier ainsi que sur l'état structurel en général des ports de la Haute-Corse et des améliorations qui pourraient être apportées.

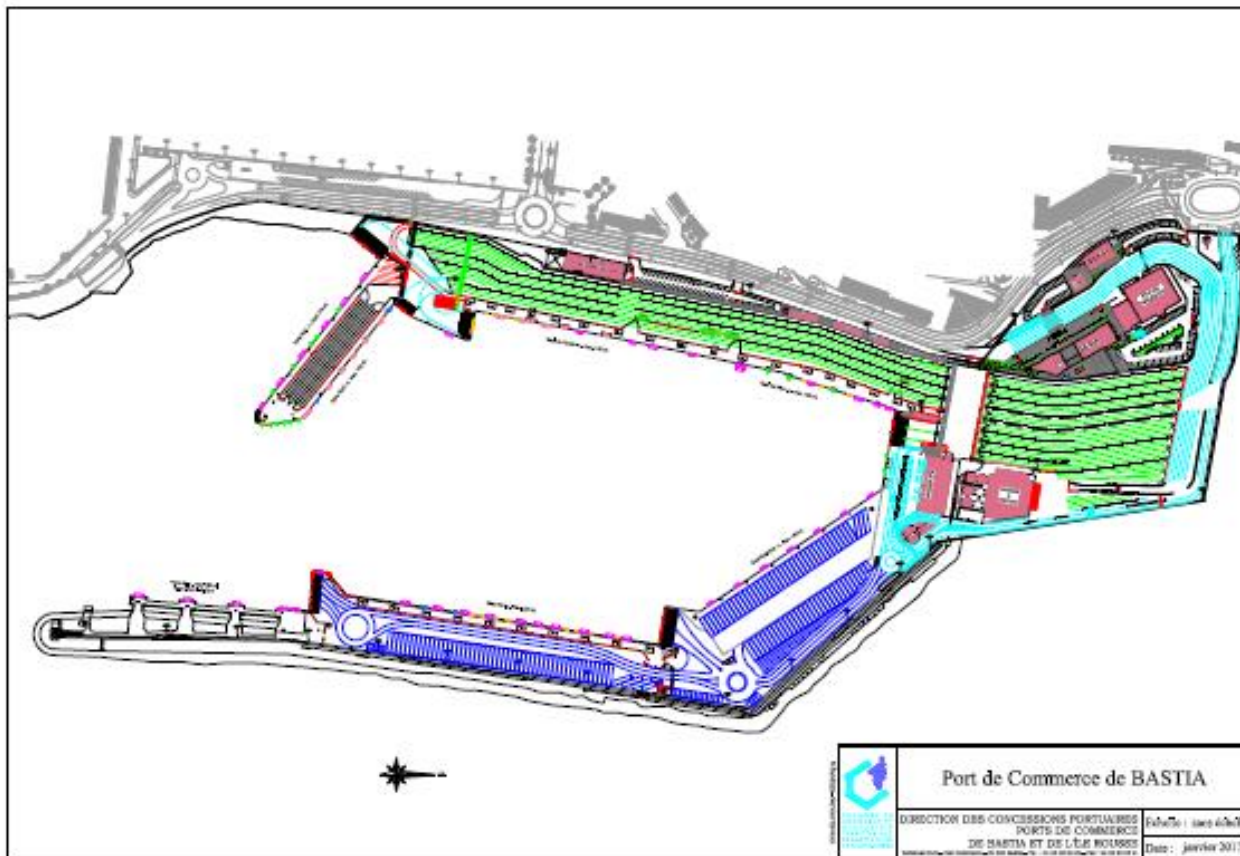
Nous vous prions, Monsieur le Président, de bien vouloir agréer l'expression de nos meilleurs sentiments.

Secrétaire Général du Syndicat des pilotes
de la Haute-Corse

Directeur Flotte Corsica Linea



4 Plan du port de Bastia



5 Article de presse de l'époque

Nouveau port de Bastia : une gestation difficile

Mise en évidence du fait de naufrages survenus à Bastia en 1774 puis en 1794, la nécessité d'un nouveau port apparaît plus que jamais cruciale avec l'arrivée du bateau à vapeur. L'étroit plan d'eau du Vieux port est devenu inadapté pour accueillir cette nouvelle génération de navires. Certains capitaines préfèrent tenir la mer et lutter contre la tempête plutôt que de risquer un naufrage en entrant dans le port de Bastia. D'autres venant d'Italie, doivent s'abriter derrière Capraja ou croiser toute la nuit devant Bastia, prolongeant l'angoisse des passagers.

Cité de 10 000 habitants en pleine expansion, Bastia qui ne dispose ni de chantiers navals ni de grands magasins de dépôts, ne peut trouver de salut que par l'aménagement d'un équipement portuaire moderne. La Restauration s'étant révélée incapable d'apporter une amélioration matérielle à la Corse, la Monarchie de Juillet annonce une aube nouvelle sur le plan des réformes. Une initiative forte est prise en ce sens avec la loi de 1845 allouant un crédit de 3 millions de francs pour la construction d'un port à Bastia.

Mais deux thèses antagonistes s'affrontent. L'une milite pour l'aménagement d'un port dans le bassin Saint-Nicolas, l'autre estime qu'un réaménagement du Vieux port suffirait. Or, ce dernier projet est abandonné par le gouvernement, repoussé par les armateurs et les marins, et condamné par tous les citoyens préoccupés de l'avenir de Bastia. Le 1^{er} octobre 1838, les deux projets sont soumis aux enquêteurs. L'ingénieur

6 Liste des incidents – accidents survenus au port de Bastia

Tableau avec historique des incidents dans le périmètre du port : date de l'événement, navire et compagnie, type d'incident, longueur navire, suites éventuelles (enquête, CNL, mesures prises).

Date	Compagnie	navire	longueur	Type d'incident	Avarie	Suites
13/07/02	SNCM	Paglia Orba	165 m	Accostage d'urgence au poste 8. Le navire a frôlé le musoir de la jetée et a eu peur d'avoir touché les enrochements.	Aucune avarie	
07/10/03	Corsica Ferries	Mega ExpressI	176 m	Appareillage en urgence du navire du quai de rive. Le navire casse 5 amarres à l'avant et une à l'arrière (vent SW 50 nds)	Aucune avarie	
Hiver 2007	SNCM	Danièle Casanova	176 m	Départ en marche arrière du môle Sud avec un vent faible (moins de 15 nds) de NW. Arrivé l'arrière au niveau du feu St Nicolas, renverse soudaine de vent au SW et rafale à plus de 70 nds qui fait dériver rapidement le navire sur le bout de la jetée. Après avoir mouillé Bd et contrôlé le navire, accostage l'avant à quai au poste 8.	Aucune avarie	Aucune, Plongée de contrôle
23/02/08	Corsica Ferries	Corsica Serena II	120 m	En présentation pour accoster au mole nord, le navire heurte à td le quai en marche arrière.	Éclatement sur 1 m du couronnement du quai et enfoncement du bordé arrière td.	Aucune
27/06/08	Corsica Ferries	Mega express I	176m	Vitesse excessive en sortant du port. Déplacement d'eau qui provoque le mouvement en avant du Kallisté (165m) accosté au poste 8 et fait chuter la porte td dans l'eau.	Aucune	Consigne aux capitaines de navire de la Corsica Ferries et aux pilotes. Arrêter les opérations commerciales au poste 8 .
17/10/09	Corsica Ferries	Mega Smeralda	171m	Accostage en porte avant au mole sud. Arrivée d'un grain orageux, vent soudain de NE entre 40 et 50 nds. Rupture d'amarre. Appareillage en urgence.	Aucune.	A eu pour conséquence d'établir un contrat avec Météo France .
04/11/09	Corsica Ferries	Mega Express I	176m	Heurt de l'arête du tenon du poste 8, lors de la manœuvre d'entrée en marche avant.	Brèche sur arrière td dans les œuvres vives de 5m sur 2 m (maille vide).	Déclaration CSN Immobilisation du navire 2 jours. Mise en place d'une protection sur l'arrête du tenon + feu.

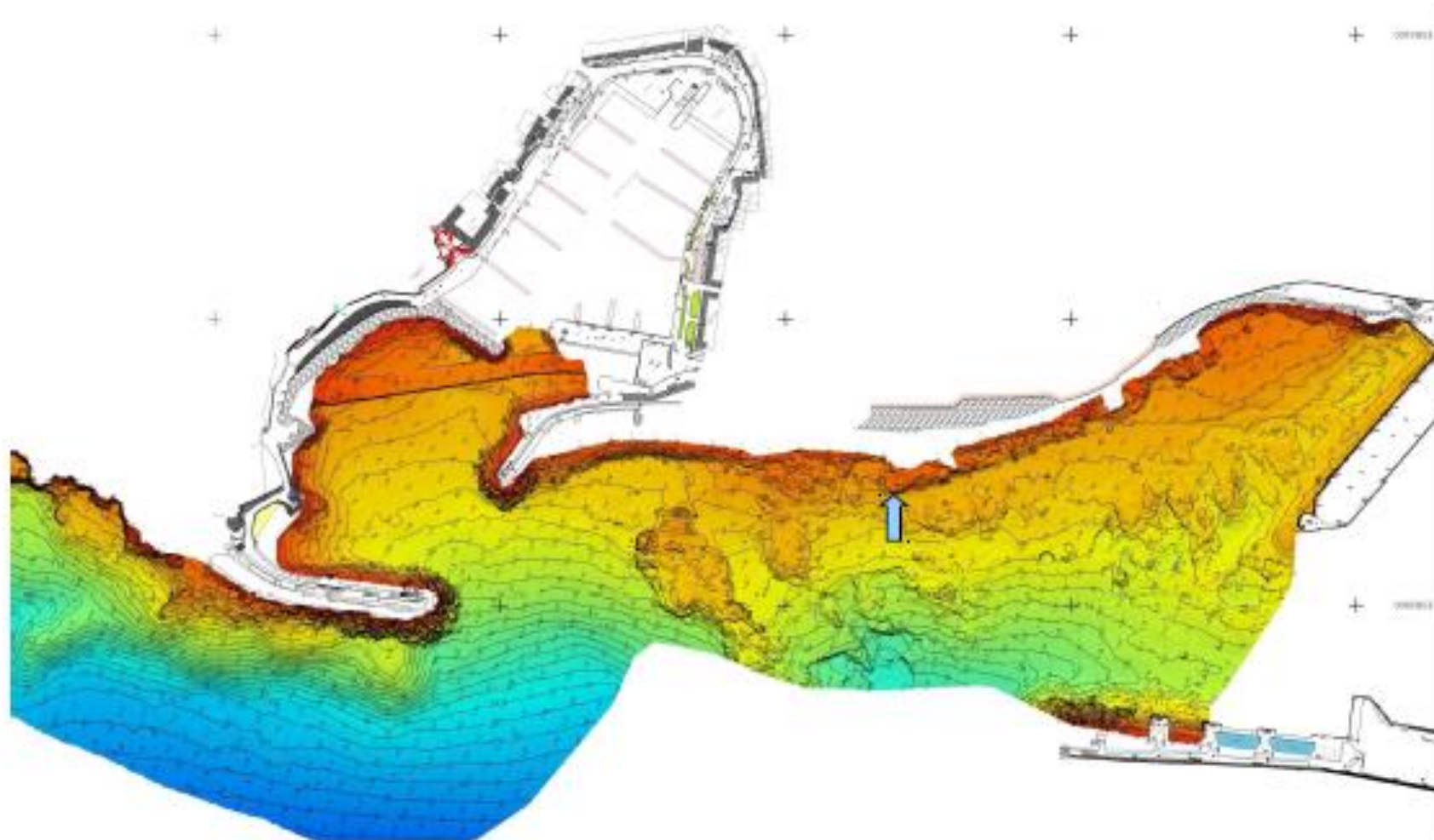
18/02/10	Corsica Ferries	Corsica Victoria	146 m	Abordage du Pascal Paoli accosté au quai Est pendant la manœuvre d'évitage dans le bassin Saint-Nicolas.	Enfoncement des batayoles et déformation du haut de la porte arrière. Enfoncement du bordé sous l'aileron bd du Pascal Paoli.	Immobilisation du navire pendant 2 heures le temps de la réparation.
16/07/10	Corsica Ferries	Mega Express IV	174m	Hélice td ,1 pale endommagée, trace sur bloc rocheux à 7,80 m de profondeur alors que le tirant d'eau du navire est à 6m40. Enfoncement du navire dû à la vitesse + gîte du navire.	Hélice td 1 pale endommagée.	Demande de dragage, voire de déroctage.
07/08/10	SNCM	Danielle Casanova	176m	Perte totale d'énergie, alors que le navire vient d'appareiller et se trouve dans la petite passe. L'ancre TD est mouillée pour stabiliser le navire. Le navire récupère très rapidement son énergie.	Aucune	Aucune.
12/06/11	Corsica Ferries	Sardinia Regina	146m	Perte de la ligne d'arbre td lors de l'accostage en porte avant au mole sud.	Aucune.	Blocage du pas de l'hélice. Réparation et essai.
16/07/11	Corsica Ferries	Corsica Marina 2	120m	Lors de la manœuvre d'évitage dans l'avant-port le capitaine refuse d'écouter le pilote et passe très proche du haut fond du quai des Martyrs.	Aucune.	Rappel des consignes :Refus d'entrée ou de sortie du navire dont le capitaine n'écouterait pas les conseils du pilote.
19/07/11	Corsica Ferries	Mega Express IV	174m	Appareillage du navire du quai de rive trop rapidement. Déplacement d'eau important qui a pour effet de faire taper le bulbe du Napoléon Bonaparte à quai, en porte avant, au mole sud, dans le tenon.	Aucune.	Rappel de faire stopper les opérations de maintenance au mole sud lors du départ d'un navire du Basin Saint- Nicolas.
20/07/11	SNCM	Pascal Paoli	176m	Accostage violent au quai est après l'évitage dans le bassin Saint-Nicolas. Retard dans l'exécution de l'ordre de mouillage.	Légère déformation du bordé bd.	Ne plus recommander cette manœuvre

						avec cette intensité de vent. Vent moyen > 30nds, rafales > 50 nds.
Hiver 2012	SNCM	Napoléon Bonaparte	172 m	Appareillage du Quai Est avec un très fort vent de W / SW. Au passage de la petite passe, le navire subit une forte rafale supérieure à 65 nds qui le fait dériver sur le tenon du poste 8. Le pilote et le Commandant arrivent à le poser parallèle au quai. Puis après une attente de quelques minutes, ils reprennent la manœuvre et sortent le navire sans dégât.	Juste un peu de peinture écaillée. Pas d'enfoncement	Aucune plongée de contrôle
10/04/13	Corsica Ferries	Corsica Marina 2	120m	Morceau Amarre dans le propulseur avant. Intervention plongeur pour dégager le bout.	Aucune.	Aucune.
25/05/14	SNCM	Pascal Paoli	176 m	Appareillage en urgence du Pascal Paoli du quai de Rive. Malgré le renforcement du vent prévu, le capitaine n'a pas consigné son équipage. Il a fallu attendre 1h, le retour d'une partie de l'équipage pour commencer le déhalage. Le vent a forcé de 45 nds à 65nds en 1 heure. Blackout juste après l'accostage au quai Est. Aucun remorqueur de disponible car employé au sealine.	Aucune	Interdiction d'accoster au quai de rive, le cargo, par risque de Libecciu car la SNCM n'a aucun pouvoir sur son équipage.
30/07/15	Corsica Ferries	Corsica Victoria	120 m	Lors de son accostage en marche arrière au mole sud le navire touche le tenon.	Partie supérieure du tenon effritée.	Aucune.
04/06/16	Moby Lines	Moby Corse	152 m	Lors de l'entrée en marche avant pour accoster au quai Fango, la barre n'a pas répondu. Le navire a frotté l'avant du Mega Smeralda accosté au mole sud et a ensuite heurté le mole.	Éraflure sur le casque du Mega Smeralda. Brèche de 20cm sur 20cm dans les œuvres mortes du navire à 50 cm de la flottaison.	Déclaration CSN Immobilisation du navire (1 jour). Consigne du pilotage de passer les commandes sur l'aileron assez tôt pour éviter ce type d'accident.

19/05/16	SNCM	Paglia Orba	165 m	Très léger talonnage du navire sur le haut fond le plus sud du quai des Matyrs alors que le navire entre en marche arrière pour accoster au poste 8. Capitaine et pilote ne préviennent que 6 heures après les faits, la capitainerie.	Éraflures sur la peinture anti-fouling sur le bd avant.	Rappel de la procédure au capitaine et au pilote concernant les incidents. Déclaration CSN avec retard.
01/07/17	Corsica Ferries	Pascal Lota	177m	Talonnage d'un acropode au pied du talus de protection du terre-plein du tunnel lors de sa manœuvre d'appareillage en marche avant au mole sud.	Hélice td .	Déclaration CSN Immobilisation du navire (2 jours) Mise en place de 2 bouées pour le marquage de l'acropode
14/07/17	Corsica Ferries	Mega Express 1	176m	Heurt avec le quai fango lors de la manœuvre d'évitage dans le bassin Saint Nicolas.	Petite brèche de quelques centimètres dans le bumper arrière.	Déclaration CSN immobilisation du navire 1/2 journée
14/11/17	Corsica Ferries	Mega Express 1	176 m	Heurt avec le Quai Est lors d'un évitage dans le bassin par vent de NE.	Déformation de l'arrière Bd du flap	Aucune
11/04/18	Corsica Ferries	Mega Express1	176 m	Pneu dans hélice bd lors de l'appareillage au quai de rive. Retour à quai, intervention plongeurs pour retirer le pneu.	Aucune.	Plongées régulières
23/06/18	Moby Lines	Moby Vincent	120 m	Avarie de télécommande du pas de l'hélice td dans le bassin Saint-Nicolas. Le navire a mouillé et a pu s'arrêter à moins de 50 cm du quai.	Aucune.	Déclaration CSN.Voyage retour autorisé sur l'Italie sans passager.
16/07/18	Corsica Ferries	Mega Express 4	174m	Talonnage des enrochements du musoir de la jetée. Le navire entré en marche arrière pour le quai de rive.	Enfoncement de coque, détérioration de la peinture anti-fouling sur plusieurs dizaines de mètres.	Déclaration CSN Immobilisation 1 journée.

13/08/18	Corsica Ferries	Mega express 4	174m	Heurt de l'émissaire du fango à 10 m au sud du tenon du mole sud lors de l'accostage en marche arrière.	Petite brèche de quelques centimètres dans le bumper arrière.	Déclaration CSN immobilisation du navire 1/2 journée
22/08/18	Corsica Ferries	Mega Andrea	171m	Frottement sur le fond lors de l'accostage en marche avant au quai de Rive.	Détérioration de la peinture anti fouling.	Dragage
12/12/20	Corsica Ferries	Mega Express II	176m	Vibration lors de l'accostage au mole sud provoquer par une dé-fense dans une des hélices.	Aucune.	Retiré petite défense trapézoïdale
25/01/21	Corsica Linea	Paglia Orba	165 m	Talonnage d'un haut fond devant le quai des Martyrs lors de son entrée en marche avant.	Ligne d'arbre bd HS, brèche de 1,3x0,3m dans maille vide, entrée d'eau local machine par tube d'étambot, pollution par perte d'huile du système d'étanchéité simplex.	Déclaration CSN Immobilisation du navire. Commission d'inspection.
09/02/21	Corsica Ferries	Mega Smeralda	171m	Accostage Mole sud en porte avant. Mouillage en urgence pour casser l'erre du navire et éviter un choc avec le quai suite à une rafale de 50 nds de sud ouest.	Aucune.	Aucune

7 Point d'impact du Paglia Orba en Janvier 2021



8 Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
CdC	Collectivité de Corse
CCI	Chambre de Commerce et d'industrie
Premar	Préfecture Maritime
DMLC	Direction de la mer et du littoral de Corse
DGITM	Direction générale des infrastructures de transports et de la mer
CSN	Centre de sécurité des navires
ECDIS	Electronic Charts Display Information System

[Site internet du CGEDD : « Les derniers rapports »](#)