

MSC Napoli : Vigipol tire les leçons

Bien identifier les conteneurs de matières dangereuses, c'est l'un des souhaits adressés par Vigipol à l'agence européenne de sécurité maritime.

« Sur les porte-conteneurs, les « boîtes » contenant des matières dangereuses doivent être peintes en orange... Elles seraient immédiatement identifiables. »

C'est l'une des mesures phares du rapport sur le transport maritime de marchandises par conteneurs réalisé par Vigipol. Ce document a été remis hier à François Vallat, vice-président de l'Agence européenne de sécurité maritime. Il est venu à Brest assister à une réunion de travail du Syndicat mixte de protection du littoral breton qui réunit plus d'une centaine de communes (onze de plus). Il y a urgence. Des porte-conteneurs nouvelle génération apparaissent : certains font 400 m de long et peuvent transporter jusqu'à 13 000 boîtes ! Mais toujours aucun étiquetage particulier pour les matières dangereuses. Or, récemment, les problèmes du MSC Napoli ont donné des sueurs froides à beaucoup.

C'était le 18 janvier, en pleine tempête. Le porte-conteneurs de 275 m est à la dérive à 100 km au nord d'Ouessant. Il gîte, deux fissures sur ses flancs. A son bord : 2 394 conteneurs, soit 41 700 tonnes de marchandises, mais 1 700 tonnes de matières dange-



De gauche à droite : l'amiral Xavier Rollin, préfet maritime de l'Atlantique ; Francis Vallat, vice-président de l'Agence européenne de sécurité maritime ; Patrick Perrin, président de Vigipol, François Cullandre, vice-président et maire de Brest ; Yannick Moriceau, conseiller régional ; Jean-François Masson, un des auteurs du rapport ; Alain Cadec, vice-président de Vigipol ; Bernard Le Guern, un autre auteur du rapport ; Yves Pagès, maire de Plouzanzé, une nouvelle commune adhérente.

reuses dans 150 « boîtes ». Deux jours plus tard, le navire est échoué dans un lieu-refuge, la baie de Lyme en Angleterre. Sauf qu'il a perdu une centaine de conteneurs. Certains arrivent à la côte, d'autres ne sont pas retrouvés... comme c'est souvent le cas des

boîtes perdues en mer. Heureusement, aucun accident « chimique » n'a eu lieu.

L'amiral Xavier Rollin, préfet maritime de l'Atlantique, s'est souvenu de la première nuit de détresse du Napoli, passée à « feuilleter » le livre de cargaison à

la recherche des conteneurs de produits dangereux. Lui aussi se déclare favorable à une identification claire de ces boîtes à risque.

Autres propositions. « Par mauvais temps, le commandant doit pouvoir ralentir sa vitesse, sans la pression du délai à respecter à

tout prix », explique Bernard Le Guern, l'un des auteurs. De plus, « la responsabilité du chargement devrait être partagée entre le commandant, actuellement seul responsable, et le chargeur. » Ou plutôt « les » chargeurs » (entreprises, transitaires, manutentionnaires, etc.) car de nombreux intermédiaires interviennent. « A chaque accident, les responsabilités doivent être établies devant un tribunal, après enquête. » Bernard Le Guern remarque : « Les causes de l'avarie du Napoli, jeune et bien construit, reste un mystère. »

François Vallat s'est déclaré intéressé par « la responsabilisation du chargeur » et « la liberté du commandant pour la conduite du bateau ».

Laurence GUILMO.

Le Napoli a perdu 200 tonnes de foin qui ont souillé 150 km des côtes nord de la Bretagne sous forme de galettes. Le plan Polmar n'a pu être déclenché. Au début, les 24 communes ont travaillé seules. Vigipol demande que l'aide de l'Etat soit possible en cas de pollution mineure (dispositifs Infra Polmar intercommunaux).

BRETAGNE

PERTE DE CONTENEURS. VIGIPOL VEUT DES SOLUTIONS

Le Télégramme du lundi 19 mars 2007



Le rapport de Vigipol sur la perte de conteneurs en mer préconise, notamment, que « les conteneurs avec des marchandises dangereuses soient spéciaux et couverts d'une peinture orange ». Un rapport qui intervient dans l'actualité encore fraîche du porte-conteneurs MSC Napoli (ci-dessus), qui en janvier dernier a perdu deux cents « boîtes ». (Photo archives Marine nationale)

Vigipol (ex-syndicat mixte Amoco Cadiz), qui tenait son assemblée générale à Brest samedi, s'est inquiété de la perte de conteneurs en mer. Un rapport, qui préconise des solutions, lui a été remis.

Vigipol avait confié ce travail à Jean-François Masson, qui a présidé la station de pilotage de Brest, et Bernard Le Guern, ingénieur du génie maritime. La remise de leur copie intervient dans l'actualité encore fraîche du porte-conteneurs MSC Napoli, qui, en janvier dernier, a perdu deux cents « boîtes ». « Nous demandons que les conteneurs avec des marchandises dangereuses soient spéciaux, couverts par exemple d'une peinture orange », explique Bernard Le Guern.

En savoir plus

Le souhait de savoir exactement ce qui est transporté répond à un désir plus général. Xavier Rollin, le préfet maritime de l'Atlantique, qui participait à l'assemblée de Vigipol, a indiqué « que la première nuit avait été consacrée à balayer le manifeste de cargaison du Napoli ». De façon générale aussi, Bernard Le Guern pointe du doigt l'importance du rôle du chargeur et juge que les responsabilités devraient être partagées entre lui et le commandant. « Ce dernier approuve le plan de chargement, mais n'y participe pas. Il subit la situation », estime-t-il. Bernard Le Guern considère également que les commandants doivent avoir toute latitude dans la gestion de la navigation. Comprendre : ne pas subir le stress des armateurs, et ne pas aller trop vite dans le mauvais temps. Francis Vallat, vice-président de l'agence européenne de sécurité maritime, qui s'exprimait samedi à titre personnel, jugeait cette proposition importante : « Il faut préserver la liberté du commandant dans le choix de la route ».

Actions en justice

Bernard Le Guern estime nécessaire, aussi, une action en justice quand un problème survient. « C'est la seule façon pour en savoir plus sur ce qui s'est passé et y remédier. L'armateur du Napoli a dit qu'il indemniserait, mais l'avarie reste un mystère ». Pierrick Perrin, président de Vigipol, a souhaité, pour sa part, une déclinaison « conteneurs » du plan Polmar, en plus petit. Onze nouvelles communes ont adhéré à Vigipol (Cancalle, Kerlaz, Le Relecq-Kerhuon, Saint-Cast-Le-Guildo, Saint-Jean-Trolimon, Saint-Lunaire, Plouzané, Saint-Malo, Fréhel, Plouha, Saint-Coulon). La région Bretagne est en instance d'adhésion et la demande du département de la Manche a été approuvée.

Vincent Durupt