

Tribune. « Modern Express » : un premier retour d'expérience

Publié le 14/03/2016 17:36

par Thierry Duchesne, commissaire en chef (Marine).

« L'opération de secours au navire roulier **Modern Express**, cet hiver, a remis sur la sellette quelques débats sur l'action de l'État en mer : moyens de remorquage dans le golfe de Gascogne, notion de zone refuge...

Le navire roulier **Modern Express** est désormais à l'abri dans le port de Bilbao, après avoir tenu en haleine pendant quelques jours les médias et l'opinion publique française. Cet événement de mer majeur s'est achevé dans de bonnes conditions après que le pire a été craint... Au-delà des prouesses des sauveteurs, de l'efficacité de l'organisation mise en place et d'un peu de chance (avec notamment l'amélioration au dernier moment des conditions météorologiques), c'est sans doute le moment d'examiner ce qui a bien fonctionné, ce qui peut être amélioré et ce à quoi nous devons nous préparer pour l'avenir.

« Des secours réactifs »

Cet événement de mer est d'abord un succès pour le secours aux personnes. Il ne faut évidemment pas oublier que tout a commencé le 26 janvier par l'évacuation des 22 membres de l'équipage dans des conditions d'intervention périlleuses. Cette opération a été coordonnée par le centre de secours de Falmouth, le **Modern Express** se trouvant dans un premier temps en secteur britannique, et a été réalisée par deux hélicoptères EC 225 de la Sasemar appartenant à la base espagnole de La Corogne. Le treuillage de tout l'équipage dans la tempête a été un modèle du genre ainsi qu'un bel exemple de coopération internationale entre le Royaume-Uni, l'Espagne et la France.

Une fois évacué, le **Modern Express** a commencé à dériver en direction des côtes françaises et à faire peser une lourde menace pour la sécurité maritime et l'environnement. Néanmoins pour faire face à ce type de situation, la France a su mettre en place depuis l'**Amoco Cadiz** (1978) une organisation coordonnée de l'action de l'État en mer en mesure de maîtriser de tels événements. C'est dans ce cadre que le préfet maritime de l'Atlantique a su doser les actions qui relevaient de la responsabilité de l'armateur et celles qui étaient de la sienne.



« La France a su mettre en place depuis l'« Amoco Cadiz »(1978) une organisation coordonnée de l'action de l'État en mer en mesure de maîtriser de tels événements. »

En effet, le préfet maritime de 2016 dispose non seulement d'outils juridiques pertinents pour responsabiliser l'armateur mais aussi d'une panoplie de moyens d'intervention pour agir d'office si nécessaire. Cette catastrophe a montré la capacité de réaction rapide des moyens de l'État, en alerte permanente dans chaque zone maritime. Le préfet maritime a donc non seulement pu compter sur le trio indissociable de l'équipe d'évaluation et d'intervention (EEI), de l'hélicoptère d'alerte et du remorqueur d'intervention mais a aussi été en mesure de dépêcher sur zone, compte tenu de l'éloignement des côtes, une frégate porte-hélicoptères, un avion de surveillance maritime ainsi qu'un navire antipollution.

De ce point de vue il faut saluer l'action constante de la Marine qui, depuis des années, a maintenu et entraîné un dispositif d'intervention capable de répondre à des accidents de cette nature. Le préfet maritime, en tant que directeur des opérations de secours (DOS), a été aussi en mesure d'accompagner la montée en puissance de cet événement de mer dans le cadre du plan Orsec maritime, désormais bien maîtrisé par les équipes de marins discrètes mais très professionnelles qui apportent l'expertise indispensable au représentant de l'État en mer.

Il faut saluer aussi le sens des responsabilités de l'armateur coréen du **Modern Express**. Mis en demeure de mettre fin aux dangers par le préfet maritime dès l'évacuation du navire

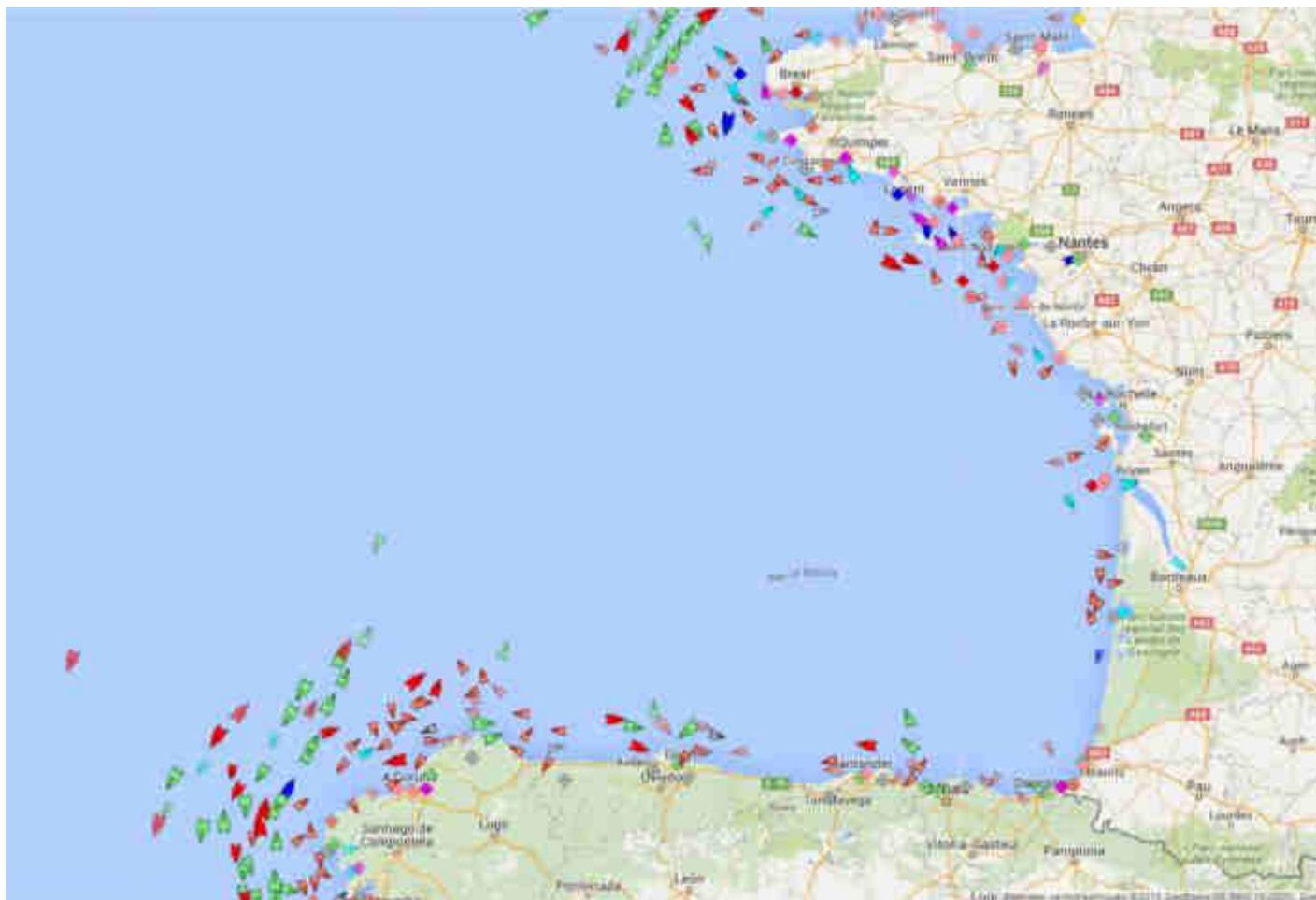
achevée, le propriétaire du navire s'est tout de suite conformé aux exigences de l'État français. Très rapidement, l'armateur au travers de son assureur (Gard P&I) a contracté avec la société néerlandaise Smit international pour conduire les opérations d'assistance et a confié au cabinet d'avocats parisien Holman Fenwick et Willan le soin de représenter ses intérêts auprès des autorités françaises.

À partir du moment où l'armateur fait preuve d'une réelle diligence, le rôle du préfet maritime n'est pas forcément plus simple car c'est à lui de veiller ensuite à ce que les mesures prises soit bien adaptées à la menace, ce qui nécessite une connaissance fine du milieu, des techniques mises en œuvre et de la réalité de la situation en mer. Le préfet maritime apporte aussi tous les concours en moyens d'intervention si l'armateur n'en dispose pas. Cela a été par exemple le cas pour la capacité hélicoptère. Agissant dans le cadre d'une assistance maritime, les moyens de l'État qui ont apporté un résultat utile ont vocation à être indemnisés sur la part de la rémunération d'assistance qui sera versée par les assureurs. Cette affaire illustre de manière exemplaire qu'en mer c'est d'abord au propriétaire du navire de mettre fin aux menaces pour l'environnement (principe résumé dans la formule lapidaire du « pollueur, payeur »), l'État n'agissant qu'en cas d'inaction dans le cadre d'une action d'office.

Pendant le déroulement de l'opération, la question du retrait à l'été 2011 du remorqueur d'intervention et d'assistance (Ras) **Abeille Languedoc** de La Rochelle a resurgi. En effet, c'est à cette époque que nos partenaires britanniques ont réduit drastiquement leur dispositif maritime d'assistance et de secours pour des raisons budgétaires, avec pour conséquence le retrait définitif dans le pas de Calais du remorqueur **Anglian Monarch** qui était co-affrété par la France et le Royaume-Uni.

Confronté à cette situation et se trouvant elle aussi sous forte contrainte budgétaire, la Marine a alors réalisé deux études de risques, une pour le pas de Calais et une autre pour le golfe de Gascogne, pour l'aider à proposer un redéploiement de ses moyens. Comme on pouvait s'y attendre, ces études ont d'abord mis en évidence la très grande sensibilité pour la France de la sécurité maritime dans le détroit du pas de Calais avec notamment une forte proportion de navires transportant des cargaisons sensibles, un important trafic traversier de « ferries » coupant la route maritime principale, une configuration géographique étroite pouvant mettre les populations côtières en danger et, en prime, des risques industriels majeurs liés à une forte concentration de grands ports, de centrales nucléaires à refroidissement à eau de mer (25 % du parc nucléaire français) et, demain, une forte densité de parcs éoliens en mer.

L'étude de risques pour le golfe de Gascogne a fait ressortir de son côté que si les accidents de mer sont récurrents à proximité des ports de Nantes, de La Rochelle et de Bayonne, c'est en réalité la route maritime qui relie le dispositif de séparation du trafic (DST) du cap Finisterre (province espagnole de la Galice) à celui d'Ouessant qui constitue la zone majeure de risques. Non pas en nombre d'accidents (une fois tous les cinq ans en moyenne) mais surtout en raison de leur gravité potentielle et de leur conséquence éventuelle pour les équipages et l'environnement. En 2011, l'évolution du trafic entre les deux DST mettait déjà en évidence l'augmentation des tailles et des déplacements des navires ainsi qu'une menace croissante avec le développement du trafic de navires de croisières, dont certains de très grande taille.



« L'étude de risques pour le golfe de Gascogne a fait ressortir de son côté que [...] c'est en réalité la route maritime qui relie le dispositif de séparation du trafic (DST) du cap Finisterre à celui d'Ouessant qui constitue la zone majeure de risques. »

C'est d'ailleurs sur cette même route maritime que sont survenus les accidents de mer les plus graves en Atlantique, que ce soit ceux de sinistre mémoire comme le pétrolier **Erika** (1999) et le porte-conteneurs **MSC Napoli** (2006) mais aussi ceux moins connus du chimiquier **Balu** (2001) et du cargo **Advance** (2008), qui aboutiront à la perte totale des navires. Or pour intervenir dans ce secteur ce sont les remorqueurs d'intervention français de Brest ou espagnols de la Sasemar basés en Galice et en Cantabrique qui ont les délais d'intervention les plus courts en raison de leur proximité et de conditions de mer plus favorables : les vents d'ouest étant dominants, ils auront rarement une mer de l'avant pour rallier la zone d'intervention.

Est-ce à dire qu'un remorqueur d'intervention basé à La Rochelle serait sans intérêt ? Bien sûr que non. Il est même indispensable que les approches de grands ports maritimes comme ceux de La Rochelle, de Nantes ou de Bayonne, soient sécurisées par des capacités d'assistance maritime adaptées à ce besoin. En effet, l'étude de risques a montré que la plupart des accidents surviennent à proximité des approches portuaires comme l'ont illustré les échouements du **Rokia Delmas** en 2006 (île de Ré), de l'**Artemis** en 2008 (Les Sables-d'Olonne) ou du **Luno** en 2014 (Anglet).

Pour résoudre ce besoin dans un contexte budgétaire serré, il serait intéressant de poursuivre la piste du renforcement de la polyvalence des remorqueurs portuaires les plus puissants afin qu'ils soient en mesure de réaliser de manière optimale des missions de remorquage d'urgence au large de leur port d'affectation. Cette formule est déjà mise en œuvre en partie puisque la Marine nationale affrète à temps des remorqueurs portuaires dans un grand nombre de ports maritimes, afin de permettre au préfet maritime de disposer d'une capacité d'action locale ou de monter en puissance avec des moyens supplémentaires si besoin.

En réalité, et cela a été peu évoqué, la vraie difficulté dans l'assistance du **Modern Express** a résidé dans la très grande difficulté pour l'équipe d'intervention d'accéder à la plage de manœuvre. En effet, sur un navire transporteur de véhicules, cet accès se fait par l'intérieur, le pont étant couvert. En France, non seulement c'était la première fois que nous étions confrontés à l'assistance d'un navire ayant cette caractéristique, mais cela a été fortement compliqué par des conditions météorologiques dantesques ainsi que par la très forte gîte du navire assisté.

Généralement, la dépose par hélicoptère d'une équipe d'intervention ne pose pas de difficulté car elle peut se faire directement sur la plage de manœuvre ou à proximité. L'équipe d'intervention de Smit Salvage a donc rencontré les pires conditions pour atteindre les appareils de remorquage du **Modern Express**. Compte tenu de cette situation, les autorités maritimes étaient inquiètes car elles avaient à l'esprit l'assistance, le 2 juillet 2006, d'un navire du même type, le **Cougar Ace**, dans des conditions identiques au large de l'Alaska. Cette opération avait provoqué la mort d'un des membres de l'équipe d'intervention lors de la progression à l'intérieur du navire. Ces craintes se sont d'ailleurs avérées justifiées car lors de la première tentative de prise de remorque, le chef de l'équipe d'intervention de Smit Salvage a été sérieusement blessé et toute l'équipe a dû être extraite en urgence.



« Les autorités maritimes étaient inquiètes car elles avaient à l'esprit l'assistance, le 2 juillet 2006, d'un navire du même type, le « Cougar Ace », dans des conditions identiques au large de l'Alaska. »

Ce problème de l'accès à la plage de manœuvre est une vraie anomalie et constitue un des principaux retours d'expérience. Est-il normal de concevoir un navire de ce type sans envisager un accès facilité pour une équipe d'intervention extérieure ? Il va falloir sans doute que la France se préoccupe aussi de cette situation devant l'Organisation maritime internationale, comme elle le fait actuellement pour prévoir la mise en place d'un dispositif de remorquage d'urgence pour les grands porte-conteneurs dans le cadre du programme de travail du Comité de la sécurité maritime (MSC).

« Le besoin crucial d'une zone refuge »

Mais cette affaire va nécessiter aussi pour les pouvoirs publics de se pencher sur les moyens et méthodes à mettre en place pour parvenir à faire progresser une équipe d'intervention dans des conditions identiques.

Le **Modern Express** a remis à l'ordre du jour le souci constant de l'autorité maritime de pouvoir disposer d'une zone refuge en cas de catastrophe maritime. Cette affaire a permis de constater que les mentalités évoluent lentement. Pourtant, il faut bien avoir à l'esprit que la doctrine française est d'amener un navire en détresse à la côte, coûte que coûte, si le gain pour la protection de l'environnement est supérieur à celui de l'éloignement vers le large et si ce navire ne fait pas peser de risques sérieux pour les populations riveraines.

En effet, le confinement du navire dans un abri ou une rade ; un port dans les conditions les plus favorables ; et sa remise en état ou son démantèlement sur place sont les moins mauvaises décisions pour la protection de l'environnement sur le long terme. Pour cela, toutes les préfectures maritimes disposent d'un recueil des capacités d'accueil des ports de leur zone ainsi que d'un inventaire de tous les sites d'échouage potentiels avec notamment leur profondeur et la nature du fond. Ensuite, c'est l'événement qui décidera du port ou de la zone refuge le plus adapté, si le préfet maritime en a véritablement le choix ! Le **Modern Express** a bien failli s'échouer sur les plages de Mimizan sans en avoir demandé l'autorisation à personne, si la dernière tentative de prise de remorque s'était avérée vaine.

En 1999 et en 2001, les naufrages des pétroliers **Erika** et **Prestige** avaient provoqué un véritable choc salutaire au sein des instances européennes sur le concept de zones refuges. Des directives européennes ont été prises depuis sur le sujet, et l'Europe a défini une véritable politique d'accueil des navires en difficulté (dont des guidelines publiés le 1er février 2016). La France, de son côté, dispose désormais d'une réglementation nationale (décret du 2 février 2012) et d'une méthode (instruction du secrétariat général de la mer du 24 avril 2012) qui ont été au cœur des décisions des autorités pendant toute l'opération d'assistance du **Modern Express**.



« En 1999 et en 2001, les naufrages des pétroliers « Erika » et « Prestige » avaient provoqué un véritable choc salutaire au sein des instances européennes sur le concept de zones refuges. »

En effet, la réussite de la prise de remorque nécessitait ensuite d'amener le navire vers la zone refuge la plus adaptée compte tenu des circonstances. Finalement, devant la rareté des zones refuges convenables et en raison des conditions météorologiques, la destination la plus appropriée se trouvait en Espagne. Et, de ce point de vue, il faut là aussi saluer l'accord donné par les autorités espagnoles pour accueillir le **Modern Express** dans le port de Bilbao. Par ce geste, elles ont montré à nouveau que les solutions à ces événements sont régionales et que nous aurons un jour à faire preuve de la même compréhension pour limiter les conséquences d'une catastrophe.

Le sujet de la zone refuge est plus que jamais un sujet d'actualité. En effet, avec le gigantisme croissant des navires de commerce et de croisière, la doctrine de gestion de crise en mer change. Sur un très grand navire, nous savons que la lutte contre le sinistre en mer peut s'avérer très compliquée et parfois impossible. C'est pourquoi la seule issue reposera sur l'envoi d'équipes de secours depuis la terre pour renforcer l'équipage d'un navire confronté à un sinistre.

En effet, l'objectif sera de limiter le plus possible l'évolution du sinistre pour gagner du temps et être en mesure de ramener le plus vite possible le navire à la côte. Pour cela on a besoin d'une part de renforcer les capacités d'action de l'État en mer et d'autre part de disposer de zones refuges en nombre suffisant.

Le renforcement de nos capacités d'action en mer s'est poursuivi avec la parution d'un décret, le 30 novembre 2015, qui permet désormais de déployer en mer, à la demande du préfet maritime, des équipes spécialisées du bataillon des marins pompiers de Marseille pour renforcer les équipes locales ou apporter des capacités techniques supplémentaires. Les efforts des pouvoirs publics pour continuer à améliorer la sécurité maritime ne se relâchent donc pas.

Mais chacun d'entre nous reste bien conscient que le prochain accident sera à nouveau une leçon de modestie... Car la mer « c'est apprendre à vivre dans une perpétuelle mobilité, à ne rien considérer comme acquis, à s'entraîner constamment à toujours plus d'humilité et de respect envers ce qu'on ne maîtrise pas, et à profiter pleinement de chaque instant » (Björn Larsson, *Le Cercle celtique*). »

NB. Actuellement chargé de mission pour l'action de l'État en mer au secrétariat général de la mer, Thierry Duchesne s'exprime ici à titre personnel.