Le Cap et les Bouches de Bonifacio font l'objet d'une surveillance accrue les jours de grand vent.

/ ARCHIVES MICHEL LUCCIONI

Naufrage de cargo en Corse le risque zéro n'existe pas

En cas d'accident, c'est la préfecture maritime de Méditerranée, depuis le port de Toulon, qui dirigera les opérations de sauvetage. Tout est prêt pour passer à l'action

De nombreux navires sur le modèle du Modern-Express croisent au large de l'île. / PHOTO AFP

Le cargo *Modern-Express* avec ses 3 600 tonnes de bois et ses engins de travaux dans les cales aurait très bien pu prendre de la gîte et dériver au large de la Corse ou de Marseille.
Il aurait toutefois suivi une trajectoire différente. Le scénario est plausible au vu du paramètre climat. "*Chaque façade a ses spécificités. En Méditerranée, nous avons des vents dominants de Nord-Ouest qui ont plutôt tendance à repousser les navires à la dérive vers le large. L'Atlantique, en revanche, est balayé l'hiver par des vents d'ouest très puissants qui vont ramener ces navires vers le littoral. L'expérience le montre. L'*Amoco-Cadiz, *l'*Erika, *le pétrolier* Prestige *naviguaient entre octobre et mars dans l'Atlantique lorsqu'ils ont été victimes d'une avarie*", explique Yann Bizien, capitaine de frégate, porte-parole de la préfecture maritime de la Méditerranée. Les rafales orientent les bateaux dans un sens ou dans l'autre, tandis que la possibilité de l'accident est inscrite, partout, sur les flots.
"La mer est un milieu dangereux et imprévisible. Le risque ne s'applique pas qu'aux autres. Il demeure en dépit des progrès effectués s'agissant, aussi bien de la sécurité des navires que de la prévention des pollutions majeures.", insiste le capitaine de frégate. La tension est attisée par la circulation, toujours plus dense, d'unités de grand gabarit. On est de plus en plus nombreux à utiliser la voie maritime. En conséquence, *"le littoral français en Atlantique, en mer du Nord, dans la Manche et en Méditerranée est exposé en permanence à un trafic maritime important qui répond aux propres besoins de consommation de la population française mais aussi aux exigences de la maritimisation des économies et de la mondialisation des échanges*", poursuit-on.

Le canal de Corse, un axe de communication majeur

Il existe, en outre, une corrélation très étroite entre l'acheminement de marchandises à haut risque et la Corse située sur un axe de communication majeur. Ainsi, en 2014, 25 000 tonnes de matières dangereuses ont été transportées dans le canal de Corse. Lors de la même période, 10 millions de tonnes de marchandises dangereuses ont transité par les Bouches de Bonifacio. Dans le port de Sète, dans le même laps de temps, on reçoit 1,5 million de tonnes de produits du même ordre.
Pour autant, la menace s'exerce de manière bien plus hétérogène. "*Tous les bateaux sont bien obligés de transporter dans leurs soutes du combustible de propulsion qui leur permettra d'atteindre leur destination. En cas d'échouage, d'abordage ou autre, le risque de pollution ne provient pas que de la cargaison*", analyse Yann Bizien. D'autant que les distances à parcourir sont de plus en plus longues et les quantités de carburant embarquées de plus lourdes. "*Les porte-conteneurs, par exemple, les gros paquebots, font le trajet entre les ports d'Asie et l'Europe du Nord. Ils ont besoin de réserves significatives*", poursuit-il. Toutes ces données amènent à poser un principe essentiel. "*Il n'y a pas de risque à écarter. Il n'y a que des responsabilités à assumer*", estime-t-on depuis la préfecture maritime de Méditerranée. Sur le terrain, le parti pris se concrétise par des entraînements réguliers. "*Faute de certitudes absolues sur l'absence de danger dans nos eaux et sur nos côtes, il est indispensable de se préparer et d'envisager même l'improbable au nom de l'efficacité et de la responsabilité. Tous les organismes, tous les services de l'État concernés par la lutte antipollution en mer et à partir de la terre, ont le devoir d'être aptes, en permanence, à agir et à réagir très vite, sûrement et en confiance ensemble. Dans cette configuration. Parce que la mondialisation et donc la circulation des navires, est une dynamique qui ne s'interrompt jamais*", souligne-t-on.
La stratégie, repose sur *"un haut niveau d'exigence dans la réflexion, dans les tactiques de lutte, dans l'expertise et dans la formation des personnels"*. Elle est bien définie. On y va de façon méthodique au moment de porter assistance à un navire en difficulté et à son équipage. *"La première des choses est la sauvegarde des vies humaines. C'est d'ailleurs ce qui a été fait à bord du* Modern-Express*"*, commente-t-on.
La lutte contre la pollution maritime constitue une autre préoccupation. Préserver le milieu marin et protéger les côtes revient à proposer une assistance d'urgence au bateau en perdition. Une fois le bilan des dégâts dressé par une équipe d'experts, c'est l'*Abeille-Flandre*, en Méditerranée qui a vocation à porter le plus vite possible une remorque pour stopper la dérive du bateau qui sera ensuite tracté, mis à l'abri et réparé dans un port. Auparavant, en cas de fuite d'hydrocarbure, le préfet maritime devra mobiliser des moyens hauturiers et côtiers - *"c'est - à dire des navires qui vont évoluer au large et d'autres qui vont travailler par petits fonds"*.
Les marins-pêcheurs sont appelés à la rescousse. Ils passent à l'action dans le cadre d'une réquisition. *"Parce qu'ils ont le sens marin, parce qu'ils sont responsables. Ils ont l'avantage de disposer de bateaux manœuvrants. Ce qui augmente la capacité d'intervention de l'État. On lutte ensemble y compris à l'échelon international. "*
Des accords de coopération signés entre l'Italie, la France et la principauté de Monaco, ainsi qu'entre la France et l'Espagne fonctionnent en cas de pollution accidentelle. À chaque étape, il faudra composer avec la mer, de l'avis commun, "*un milieu difficile, contraint, soumis aux vents et aux courants. On n'évolue pas en mer aussi facilement qu'à terre*", conclut Yann Bizien.

Véronique EMMANUELLI

Le remorquage du Modern-Express réussi

Le cargo *Modern-Express* était remorqué hier soir en direction du port de Bilbao (nord de l'Espagne) et s'éloignait de la cote des Landes distante vers 18 h de 65 km, et où il ne risquait plus de s'échouer, a indiqué la préfecture maritime Atlantique. *"Le remorqueur Centaurus éloigne actuellement le navire* Modern-Express *de la côte. Il fait route vers l'ouest à 2 nœuds (env 4 km/h), et se situe à 65 km de la côte"*, à hauteur de Biscarosse. Selon la préfecture maritime, *"le navire est maintenant suffisamment éloigné pour ne plus craindre d'échouage sur les côtes des Landes"* de ce cargo resté à la dérive pendant sept jours.
Les autorités maritimes espagnoles ont informé leurs homologues françaises qu'elles avaient *"accepté la demande de l'armateur (sud-coréen Cido Shipping) d'accueillir le navire à Bilbao"*, un port du Pays basque espagnol qu'il devrait approcher demain matin. Le cargo poursuivait hier soir sa route dans des conditions météo *"plutôt favorables"* pour la suite des opérations, a indiqué la préfecture maritime. *"On prend beaucoup de précautions parce que la houle est toujours assez forte, avec des creux d'environ 3 mètres. Mais le vent a bien baissé"* et souffle *"de 20 à 28 km/heure."* Le cargo de 164 m avait parcouru une bonne vingtaine de kilomètres depuis le début du remorquage à la mi-journée.

Les outils disponibles en cas d'alerte

La marine affrète à l'année des navires spécialisés dans la lutte anti pollution et dans le remorquage d'urgence au large. L'*Abeille-Flandre* - 63,27 mètres de long pour un tirant d'eau de 7,30 mètres remorqueur d'intervention d'assistance et de sauvetage, est le plus emblématique de la flotte composée également de bâtiments de soutient d'assistance et de dépollution dont le *Jason*. *"Notre saint-Bernard des mers"*, comme on l'appelle affectueusement à la préfecture maritime, prend, à plusieurs reprises, dans l'année, ses quartiers le long des golfes insulaires. C'est la météo qui justifie sa présence. Pour que l'*Abeille* fasse la traversée depuis Toulon, son port d'attache, il faut que les vents atteignent une vitesse supérieure à 25 nœuds pendant plus de 24 heures. 24 h, les moyens opérationnels -*Abeille-Flandre, Jason* et autres navires spécialisés affrétés par la Marine à l'année Il ne s'agit pas de bâtiments de combat- seront prépositionnés au plus près du risque. Ainsi, l'*Abeille* stationne à proximité du Cap . En cas de vent d'est très puissant dans le golfe de Saint-Florent. En cas de vent d'ouest fort, elle sera à Sagro et prête à passer à l'action pour mettre sa remorque et passer sa dérive. Souvent en cas de vent d'est sur la cote après Bonifacio en remontant vers Ajaccio sinon entre Pertusato et Porto-Vecchio. A l'abri et en mesure de rentrer dans les Bouches de Bonifacio. A bord, des marins aguerris de la marine marchande centre d'expertise pratique de lutte anti pollution de la marine avec des marins spécialisés.
Une palette d'outils variés avec des barrages hauturiers que l'on déroule en mer. Ce qui permet de contenir la pollution. Dans ce périmètre on va mettre en place des outils de pompage pour récupérer les produits polluants dans les soutes de nos bateaux. Une fois récupérés ces produits seront ramenés à terre et traités dans des centres spécialisés.