

Vigipol en bref

Le Syndicat mixte de protection du littoral breton, communément appelé Vigipol, a été créé suite à la marée noire de l'Amoco Cadiz pour rassembler les collectivités littorales victimes de la pollution, défendre leurs intérêts devant les tribunaux et obtenir réparation et indemnisation des dommages subis.

Aujourd'hui, Vigipol rassemble 130 communes du littoral breton, les départements du Finistère, des Côtes d'Armor et de la Manche, ainsi que la région Bretagne. Vigipol défend les intérêts de ses adhérents face aux risques liés au trafic maritime au large des côtes bretonnes, au travers de missions de prévention des accidents, de préparation des collectivités à la gestion des pollutions et de réparation des dommages.



Grande America : Vigipol prêt à assister les collectivités littorales en cas de pollution

Se préparer à gérer des arrivages à la côte

Lorsque le Grande America a coulé mardi 12.03 après-midi, il transportait 365 conteneurs (dont 45 de produits dangereux), 2 000 voitures et 2 200 tonnes de fioul lourd pour sa propulsion. Les survols de la zone conduits mercredi après-midi ont fait état d'une nappe d'hydrocarbures de 10 km de long sur 1 km de large. Le Préfet maritime a déployé sur zone des moyens de lutte antipollution mais les conditions météo actuellement très mauvaises entravent les possibilités de récupération du polluant en mer. Les prévisions de dérive sont en cours. La zone menacée pour l'instant serait la Charente-Maritime où de premiers arrivages d'hydrocarbures pourraient être constatés dimanche soir ou lundi.

Les côtes bretonnes ne sont pour l'heure pas menacées. Cependant, compte-tenu de la localisation de l'épave, toute la façade maritime est menacée à plus ou moins brève échéance, dans les semaines à venir, au gré des vents et des courants. En effet, il est probable qu'avec la pression les cuves du navire finissent par se fissurer, relâchant ainsi sporadiquement au fil du temps des hydrocarbures. Les Ouessantins se souviennent du Peter Sif. Quant aux conteneurs et aux marchandises qu'ils contiennent, une part errera sans doute en mer avant de venir s'échouer à la côte. Des arrivages sur le littoral semblent donc inéluctables à la fois de marchandises et/ou morceaux de conteneurs et de boulettes d'hydrocarbures pendant des semaines voire des mois. En cas d'arrivages épars et répétés, les communes littorales seront en première ligne.

Vigipol suit donc avec attention l'évolution de la situation et se tient prêt à conseiller les collectivités littorales, aux côtés des services de l'État, en Bretagne, et même au-delà sur l'ensemble de la façade Atlantique.

Tirer les enseignements de cet accident pour éviter que cela ne se reproduise

Depuis hier, certaines associations mettent en cause l'état du navire, la nature de sa cargaison et le sérieux de la compagnie. Le Procureur de la République de Brest a été saisi et les investigations en cours ne manqueront pas de mettre en lumière les éventuelles responsabilités à l'origine de cet accident. En tout cas, Vigipol y veillera en déposant plainte et en se constituant partie civile dans cette affaire afin d'obtenir tous les éclaircissements nécessaires. Cependant, réduire l'accident du Grande America uniquement à une question de bateau poubelle serait passer à côté du principal enjeu : les risques d'incendie liés au transport conteneurisé. 59 cas d'incendies et/ou explosions à bord de porte-conteneurs et ro/ro ont été recensés par Vigipol à travers le monde depuis 2015. Tous n'étaient pas des bateaux poubelle, loin s'en faut. Les inquiétudes relatives à ce type d'accident vont bien au-delà des conséquences de quelques armateurs peu scrupuleux. La conclusion de l'étude que Yannick Le Manac'h a réalisée pour Vigipol à l'automne dernier résume nos préoccupations :



« Contrairement aux autres types de transport tels que les tankers et les vraquiers qui au fil du temps ont fait l'objet d'un encadrement sécuritaire évolutif cohérent, cinquante ans après son apparition, le transport maritime conteneurisé vecteur majeur de la mondialisation, n'est pas maîtrisé. Ce mode de transport s'inscrit avant tout dans une logique commerciale et industrielle sans limite, au détriment de l'élément humain. Les accidents récurrents induits par les marchandises dangereuses conteneurisées amènent au constat d'impuissance technique et humaine. L'encadrement réglementaire dont il fait l'objet, aussi exhaustif soit-il, ne suffit pas à en limiter les risques. Sa complexité le rend vulnérable.

Les équipages des porte-conteneurs n'ont pas de compétences en risques chimiques, ni le niveau d'analyse des professionnels confrontés aux feux de type industriel. Ces marins ne sont pas préparés à combattre de tels sinistres, qui plus est dans un milieu hostile très particulier où il est démontré que le meilleur des spécialistes risque de perdre la vie.

Dans ce contexte, la mise en danger des personnes est une évidence dans laquelle, l'OMI, l'OIT et l'État du pavillon, les employeurs (dont l'ISM Manager) et les acteurs de la chaîne du transport des conteneurs partagent une part de responsabilité. Le Code ISM est notamment dévoyé de ses principes [...]. Pour autant, l'Administration du pavillon ou son délégataire certifie, sans état d'âme, les compagnies et les navires comme répondant à tous les objectifs du Code.

Le porte-conteneurs, dans la gestion de sa cargaison, voire dans sa configuration, peine à démontrer son aptitude au transport des marchandises dangereuses. Une réflexion fondamentale en termes de responsabilité, de chargement, de conception, de « sécurité-incendie », d'évacuation et, de facto, de sauvegarde effective de la vie humaine en mer, doit être volontairement engagée et encouragée par les instances internationales et l'industrie, en dehors des pressions économiques à l'origine de sa vulnérabilité.»

Les retours d'expérience montrent également qu'une fois un incendie majeur déclaré à bord d'un navire transportant des centaines de conteneurs, il est à ce jour quasiment impossible à maîtriser ; la multiplicité des produits dangereux à bord nécessitant des stratégies de lutte au feu différentes. Le Grande America a coulé au bout de 36 heures, d'autres navires ont brûlé pendant des semaines voire des mois. Que cet accident soit l'occasion de se poser les bonnes questions et de considérer les risques relatifs au transport conteneurisé dans leur globalité !

CONTACT MÉDIAS : SOPHIE BAHÉ - 06 88 17 09 97

