

ENJEUX DE L'ACTUALITÉ MARITIME

ECHOUEMENT DU PORTE-CONTENEURS « *EVER GIVEN* » Les « mégamax » sont-ils compatibles avec le Canal de Suez ?

Rédacteur :

> **Yannick Le Manac'h**, Inspecteur des Affaires maritime (en retraite)



Figure 1 : Photographie de l'*Ever Given* échoué dans le canal de Suez
(Vesselfinder.com)

Résumé : Le 23 mars 2021, un porte-conteneurs de 400 mètres, l'**Ever Given** s'échoue dans le canal de Suez, bloquant la circulation du trafic et de fait une partie de l'économie mondiale. Se pose la question de l'accès sécurisé de ces grands navires dans ce point d'étranglement que constitue le Canal.

Mots clés : Canal de Suez, Ever Given, échouement, risque

Tous droits réservés. Ce document, protégé par le droit d'auteur, est la propriété de Vigipol. Il ne peut être utilisé ou reproduit sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans autorisation écrite préalable de Vigipol ni sans citer la source. © Vigipol – Mars 2021

SOMMAIRE

1.	LES FAITS.....	3
2.	SAUVETAGE	3
3.	HYPOTHÈSES DE L'ACCIDENT	3
4.	CONSÉQUENCES.....	3
5.	LES DIMENSIONS DU CANAL RÉPONDENT-ELLES À LA SUPPLY CHAIN DU 21 ^{ÈME} SIÈCLE ?	4
5.1.	Le plus long canal du monde.....	4
5.2.	Le standard « Suezmax »	4
5.3.	Un transit sécurisé.....	4
6.	ÉCHOUEMENT DES PORTE-CONTENEURS.....	4
6.1.	Un risque aux conséquences sous-évaluées	4
6.2.	Échouements dans le canal de Suez.....	5
6.3.	Un point de passage stratégique.....	6

1. LES FAITS

Le 23 mars 2021, le porte-conteneurs *Ever Given* en route pour Rotterdam s'encastre perpendiculairement dans une rive à l'extrémité sud du canal de Suez, et s'échoue sur les bancs de sable, bloquant ainsi l'espace navigable du canal. Au moment de l'accident, le navire était entièrement chargé et évoluait à la vitesse de 13,7 nœuds (données AIS). La quantité de combustibles en soutes n'est pas précisée. Selon les experts du shipping, déséchouer *l'Ever Given* pourrait prendre plusieurs jours, voire des semaines. L'hypothèse d'un allègement du navire a ainsi été évoquée. Ce navire, de construction récente (2018) est affrété par *Evergreen Marine Corporation (Taiwan)* et opéré par le Groupe *Bernard Shulte Management*. Ses caractéristiques :

- > longueur 399,94 m,
- > largeur 59 m,
- > capacité de chargement 20 000 EVP,
- > déplacement en charge de 224 000 t,
- > tirant d'eau déclaré de 15,70 m (Marine Traffic),
- > tirant d'air de 60 m environ.

2. SAUVETAGE

Des opérations de sauvetage sont aussitôt entreprises, en liaison avec l'autorité du canal (SCA)¹. Dans un premier temps, huit remorqueurs sont déployés sur zone ainsi que des pelleteuses sur la rive pour tenter de libérer l'avant du navire. Malgré la redistribution du ballastage du navire et la marée, ces tentatives de déséchouement demeurent sans effet. L'étroitesse du canal, moins large que le navire, rend la manœuvre difficile et ne permet pas aux remorqueurs d'utiliser toute leur puissance. Des dragues sont attendues sur zone. Un contrat de sauvetage *Lloyds Open Form (LOF)*² est signé entre l'armateur et les compagnies Smit et Nippon Salvage. Les États-Unis proposent le concours de l'armée américaine. Les importants moyens mis en œuvre par la suite notamment 14 remorqueurs et 2 dragues aspiratrices vont permettre la remise à flot de *l'Ever Given* le 29 mars au matin. Près de 27 000 m³ de sable ont ainsi été dégagés sur une profondeur de 18 m.

3. HYPOTHÈSES DE L'ACCIDENT

Selon l'Autorité du Canal (SCA)³, *l'Ever Given* qui présentait un fardage important aurait été exposé à un vent traversier de 40 nœuds accompagné d'une tempête de sable, phénomène courant en Egypte à cette période de l'année, cette situation aurait considérablement impacté la visibilité et la navigation du navire. Plus récemment, l'autorité du CSA avance également l'hypothèse d'erreurs humaines (bord, pilote ?) et techniques⁴.

4. CONSÉQUENCES

Le canal de Suez constitue un axe majeur pour le commerce international, permettant notamment de rallier l'Asie à l'Europe en évitant le Cap de Bonne Espérance. La situation de centaines de navires, porte-conteneurs, vraquiers, pétroliers, chimiquiers en attente de pouvoir franchir le canal est vite devenue ingérable. Le passage du canal représente 12 % du marché mondial. Il faut s'attendre à des conséquences économiques. L'incidence du blocage du canal est d'ores et déjà estimée à 400 millions de dollars par heure et l'équivalent d'environ 9,6 milliards de dollars (8,1 milliards d'euros) de marchandises⁵. Les cours du pétrole pourraient temporairement augmenter de 5 %.

¹ Suez Canal Authority est un établissement public de droit égyptien qui est le propriétaire, l'administrateur et le gérant du canal.

² Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement - contrat standard pour les propositions d'opération de recherche et de sauvetage en mer

³ Rapport du SCA - Suez Canal Authority est un établissement public de droit égyptien qui est le propriétaire, l'administrateur et le gérant du canal.

⁴ Nice Matin – 27 mars 2021

⁵ Source : Lloyd's list

5. LES DIMENSIONS DU CANAL RÉPONDENT-ELLES À LA SUPPLY CHAIN DU 21^{ÈME} SIÈCLE ?

5.1. Le plus long canal du monde

Reliant la Méditerranée à la mer Rouge, sans aucune écluse, le canal de Suez est une voie navigable artificielle de 193 km de long qui traverse l'isthme de Suez (de Port-Saïd sur la Méditerranée au port de Suez sur le golfe de Suez), ce qui en fait le plus long canal du monde de ce type. Des transformations ont cependant été nécessaires pour s'adapter aux nouvelles conditions du trafic maritime mondial, notamment des pétroliers et des capacités exponentielles des porte-conteneurs. Le nouveau canal⁶ ouvert en août 2015, grâce à son dédoublement, a pour principal objectif de fluidifier le trafic en diminuant le temps nécessaire au passage. De fait, l'ancien canal à l'ouest est dédié au trafic Nord-Sud, le nouveau canal à l'Est au trafic Sud-Nord. Ceci permet une navigation croisée et de réduire de 3 heures le temps de traversée du canal, 18 heures auparavant. Ces transformations devraient permettre le passage de 97 navires par jour à l'horizon 2023.

5.2. Le standard « Suezmax »

La largeur du canal varie entre de 280 et 345 m, la profondeur, après dragage, est de 22,50 m. Les navires répondant aux dimensions « Suezmax » sont ceux capables d'emprunter le canal à pleine charge ; les navires trop grands ou « Capesize » doivent passer par le Cap de Bonne Espérance. Tout est question de tirant d'eau. Le tirant d'eau d'un Suezmax peut atteindre 20,10 m en pleine charge, c'est notamment le cas des pétroliers qui, lorsqu'ils dépassent ce seuil, doivent décharger une partie de leur cargaison à l'entrée du canal ; elle sera acheminée par l'oléoduc Suez-Méditerranée (SUMED) puis rechargée. Autre contrainte, celle du tirant d'air limité à 68 m par le pont d'El Qantara⁷. En raison de leur tirant d'eau - de l'ordre de 16,50 m - très inférieur au standard imposé, les mégamax, les plus grands porte-conteneurs actuels, sont admis à transiter par le canal de Suez. L'accès au canal des navires de plus de 400 m est soumis à l'autorisation préalable du SCA.

5.3. Un transit sécurisé

Selon la SCA, près de 19 000 navires ont emprunté le canal en 2020, soit une moyenne de 51,5 navires par jour. Un rapport⁸ de l'assureur *Allianz Global Corporate & Specialty* sur la sécurité maritime, précise que « le canal de Suez présente un excellent bilan de sécurité dans l'ensemble, les incidents de navigation étant extrêmement rares - au total, 75 incidents de navigation ont été signalés au cours de la dernière décennie ».

6. ÉCHOUEMENT DES PORTE-CONTENEURS

6.1. Un risque aux conséquences sous-évaluées

Il n'existe pas de navigation sans risque. Le transport maritime consiste à faire circuler par mer toutes sortes de marchandises, dangereuses ou non, en grande quantité que les navires chargent et déchargent dans les ports. Cette activité, tout au long de la chaîne de transport, est source de risques qui parfois génèrent des incidents ou des accidents plus ou moins conséquents. Ceux-ci résultent généralement d'un aléa, d'une vulnérabilité, d'une erreur humaine, d'un acte dangereux. Ils peuvent interagir entre eux, s'amplifier, s'aggraver et être juridiquement condamnables. Ces risques doivent être maîtrisés, voire réduits, à la source par un encadrement technique adapté résultant de processus

⁶ Les travaux ont consisté à élargir le canal existant ainsi qu'à en augmenter la profondeur sur 35 km, et à doubler le canal sur 37 km dans sa partie orientale.

⁷ Le pont d'El Qantara (Peace Bridge) permet le passage d'une rive à l'autre du canal.

⁸ L'express.fr – 27 mars 2021 Les travaux ont consisté à élargir le canal existant ainsi qu'à en augmenter la profondeur sur 35 km, et à doubler le canal sur 37 km dans sa partie orientale.

⁸ Le pont d'El Qantara (Peace Bridge) permet le passage d'une rive à l'autre du canal.

⁸ L'express.fr – 27 mars 2021

d'évaluation appropriés d'un danger identifié.

D'une situation qui pouvait ne relever que d'un simple incident, l'échouement de l'*Ever Given* dans le canal de Suez s'inscrit désormais dans un temps fort de l'accidentologie du transport maritime et semble poser légitimement la question du risque que présentent les grands porte-conteneurs à emprunter cette voie maritime. Le processus d'évaluation était-il suffisant ? L'analyse du retour d'expérience de cet accident devrait pouvoir y répondre.

L'échouement de porte-conteneurs dans les mers du Globe est un fait ; sans conséquence la plupart du temps, ils ne font l'objet d'aucune couverture médiatique. Dans le cadre d'une recherche sur l'accidentologie des porte-conteneurs, il a été identifié, sur la période du 1^{er} janvier 2020 au 25 mars 2021, dix-neufs cas d'échouements à travers le monde dont quatre dans le Canal de Suez que l'on peut qualifier d'incidents, un cinquième, celui de l'*Ever Given*, grave de conséquences. Les causes sont difficiles à identifier, car non divulguées.

DATE	NAVIRE	PAVILLON	Lht.	Zone d'échouement	Cause identifiée
18.02.2020	AS PHILIPPA	Portugal	161 m	Colombie	
27.03.2020	BELITA	Libéria	332 m	Missisipi River (USA)	
06.04.2020	BARRIER	Marshall .Isl.	149 m	Canal Mozambique	
06.04.2020	MILANO BRIDGE	Panama	365 m	Busan Corée du Sud	
22.04.2020	CMA CGM DALILA	France	334 m	Houston (USA)	
21 .05.2020	VALDIVIA	Portugal	178 m	Pays Bas	
19.06.2020	MSC FABIENNE	Panama	294 m	Canada	
20.08.2020	MACKINAC BRIDGE	Japon	366 m	Chine	
14.10.2020	CMA CGM MIS-SOURI	Liberia	300 m	Canal de Suez	Blackout (sous toute réserve)
27.10.2020	LADY HALOUM	Panama	149 m	Tripoli	
27.11.2020	KMTC SURABAYA	Panama	200 m	Indonésie	
26.11.2020	AL MURAY KH	Malte	400 m	Canal de Suez	Indéterminée
25.11.2020	TINAI	Chypre	279 m	Singapour	
18.12.2020	AL ZUBARA	Malte	400 m	Canal de Suez	Indéterminée
20 .01.2021	MADRID TRADER	Malte	171 m	Argentine	
15.02.2021	CMA CGM TITUS	France	334 m	Canal de Suez	Indéterminée
06.02.2021	MSC ANIELLO	Panama	259 m	Italie	
11.03 2021	MAERSK EUREKA	Singapour	366 m	Pacifique Sud	
23.03.2021	EVER GIVEN	Panama	400 m	Canal de Suez	Vent traversier

Figure 2 : Tableau de synthèse des échouements de porte-conteneurs dans le monde entre le 1^{er} janvier 2020 et le 25 mars 2021
(Yannick Le Manac'h)

6.2. Échouements dans le canal de Suez⁹

- > **CMA CGM MISSOURI** (CMA CGM) : 300 m - échouement dans le Canal de Suez – direction Sud – le navire est désengagé avec des remorqueurs à la faveur de la marée. Le canal reste ouvert à la circulation. Selon les rumeurs, le navire aurait été victime d'un *blackout* et d'un blocage du gouvernail.
- > **AL MURAYKH** (Hapag Lloyd) : 400 m - échouement dans le canal de Suez – direction Sud – le navire est désengagé avec des remorqueurs à la faveur de la marée, puis remorqué jusqu'au mouillage de Bitter Lakes. La cause exacte de l'incident est inconnue.
- > **AL ZUBARA** (Hapag Lloyd) : 400 m - échouement dans le canal de Suez – direction Sud – au bout de 5 à 6 heures d'efforts le navire est désengagé avec des remorqueurs et a repris le transit et continué son voyage vers Singapour. Pas de dommages avérés. La cause exacte de l'incident est inconnue.

⁹ Source : FleetMon – rubrique accidents

- > **CMA CGM TITUS** (*CMA CGM*) : 334 m - échouement dans le canal de Suez – direction Nord - le navire, désengagé au bout de deux heures, a terminé son transit en toute sécurité à destination du Liban. Pas de dommages avérés. La cause exacte de l'incident est inconnue.
- > **EVER GIVEN** (*Ever Green*) : 400 m - échouement dans le canal de Suez – direction Sud – manœuvres de désengagement infructueuses - circulation du trafic complètement interrompue. Un vent traversier de 40 nœuds serait à l'origine de l'accident. L'autorité du canal évoque cependant de possibles erreurs humaines et techniques.

6.3. Un point de passage stratégique

Les points d'étranglement que constituent le canal de Suez en particulier, le canal de Panama, le détroit d'Ormuz et le détroit de Malacca en Asie du Sud-Est sont une menace sérieuse pour la chaîne d'approvisionnement mondiale, notamment par le gigantisme de certains navires dont les porte-conteneurs, voire par de potentielles attaques terroristes¹⁰.

¹⁰ Porte-conteneurs israélien *Lori* touché par un missile iranien ou deux missiles dans le centre de la mer d'Arabie vers 0000 UTC le 25 mars selon les déclarations des médias israéliens - Source FleetMon 25 mars 2021.