



UNE JOURNEE « ORDINAIRE »

Le dimanche 9 décembre 2007, une tempête a sévi sur la façade Atlantique. Dans des conditions météorologiques sévères (vent établi de 55 noeuds, mer énorme avec des creux de 13 à 15 mètres), neuf navires de commerce ont été l'objet d'événements de mer. Tout le spectre des actions d'assistance en mer a été mis en œuvre : sauvetage de vie humaine et recherche de naufragé, assistance à navires en difficulté, détection, voire récupération, des objets de tous types arrachés par les vagues (conteneurs, billes de bois, cuves, voiliers en pontée).

RAPPEL DES FAITS

L'ensemble des moyens d'alerte aériens et navals en Bretagne a été engagé pour faire face aux diverses situations : l'*Abeille Bourbon* pour assister et remorquer le *Krokus*, le bâtiment de soutien, assistance et dépollution BSAD *Argonaute* pour assister le minéralier *Stropus*, le *Super Frelon* d'alerte pour évacuer une partie de son équipage, le Dauphin de service public et le *Falcon 50* d'alerte pour participer à la recherche d'hommes à la mer. L'*Abeille Liberté* en alerte à Cherbourg, dans un premier temps dirigé vers l'ouvert de la Manche, a dû se replier pour réparer une avarie. Elle a participé ensuite à l'escorte du *Stropus* vers la baie anglaise de Lyme.

Parallèlement, d'autres moyens sont venus renforcer le dispositif à Brest : le BSAD *Alcyon* a pris l'alerte à une heure, puis a appareillé pour mouiller au plus proche du lieu de l'action. Renforcé par une équipe de plongeurs, il a participé ensuite à la récupération des objets tombés à la mer, dangereux pour la navigation ; le remorqueur de haute mer *Tenace* a pris l'alerte à une heure. Le 10 décembre, il a participé à la récupération des objets tombés à la mer et l'équipe d'évaluation et d'intervention a été rappelée, parée pour être envoyée sur un bâtiment pour prendre une remorque. L'*Abeille Languedoc* au mouillage devant La Rochelle, donc assez éloignée des lieux de l'action, n'a pas été sollicitée. Au résultat, on déplore la perte d'un marin d'un cargo tombé à la mer et d'un nombre important d'objets dangereux flottant entre deux eaux.

ANALYSE

Les événements qui se sont déroulés ce 9 décembre appellent les commentaires suivants : le dispositif d'alerte est dimensionné au plus juste. Tous les moyens d'alerte ont été utilisés. Des moyens supplémentaires sont venus renforcer le dispositif. Les conditions météorologiques, certes sévères, ne sont pas exceptionnelles pour la pointe Bretagne. En cas d'urgence supplémentaire, il aurait fallu fixer des priorités.

Les limites aux interventions ont été atteintes au plus fort de la tempête : l'*Abeille Bourbon* a dû maintenir le convoi de remorquage à la cape avant de se diriger sur Brest, l'*Abeille Liberté* a dû rentrer sur Cherbourg, le décollage du *Super Frelon* à Lanvéoc a été effectué à la limite haute autorisée compte tenu des conditions de vent. La coopération multinationale a atteint ses limites, notamment pour des raisons géographiques. L'ensemble des missions a été conduite par des moyens nationaux. Les Britanniques, approchés par le CROSS pour une mission d'évacuation d'équipage, ne sont pas intervenus car le délai d'intervention de leur *Sea King* n'était pas inférieur à celui du *Super Frelon*. La configuration de la zone, éloignée des bases britanniques, se prête mal, sauf à l'ouvert de la Manche, au renfort des hélicoptères et des remorqueurs étrangers. Les moyens à long rayon d'action ont confirmé leur importance. Le *Super Frelon* a permis l'évacuation de huit marins en une seule rotation.

D'une manière générale, la profondeur du théâtre d'intervention en Atlantique nécessite des moyens et un savoir-faire spécifiques. Les positions des navires n'étant pas toujours connues avec certitude, le binôme *Falcon 50* - *Super Frelon* est souvent indispensable pour les opérations au large, le premier localisant la cible afin de guider le second. La rapidité d'intervention et la capacité de re-localisation sont deux atouts majeurs des aéronefs de patrouille maritime. L'hélicoptère lourd est indispensable pour l'évacuation d'un équipage important et la mise en place une équipe d'intervention avec son matériel d'assistance, surtout à grande distance des côtes.

La récupération des objets flottants dangereux pour la navigation, comme les conteneurs, est limitée. Avec l'explosion du trafic de porte-conteneurs en nombre et en taille, le risque de perte de « boîtes » devrait s'accroître. Lors de cette tempête, vingt six conteneurs et quatre cuves cylindriques ont été perdus, dont la plupart flottaient entre deux eaux, présentant un danger pour la navigation. La récupération des conteneurs est limitée par la difficulté de l'opération (emploi de plongeurs entre autres) et la contenance faible des BSAD. Les dispositions juridiques liées à la récupération des cargaisons tombées à la mer mériteraient d'être renforcées. La responsabilité de l'armateur dans le traitement des cargaisons perdues n'est pas, par exemple, reconnue formellement par le droit français. Le propriétaire du bien perdu fait la plupart du temps défaut quand il s'agit d'assurer les frais de récupération, de déchargement ou d'élimination au port.