

Les nouvelles règles de navigation accroissent-elles les risques d'abordage ?

par René MOIRAND
Correspondant du *Monde* à Cherbourg

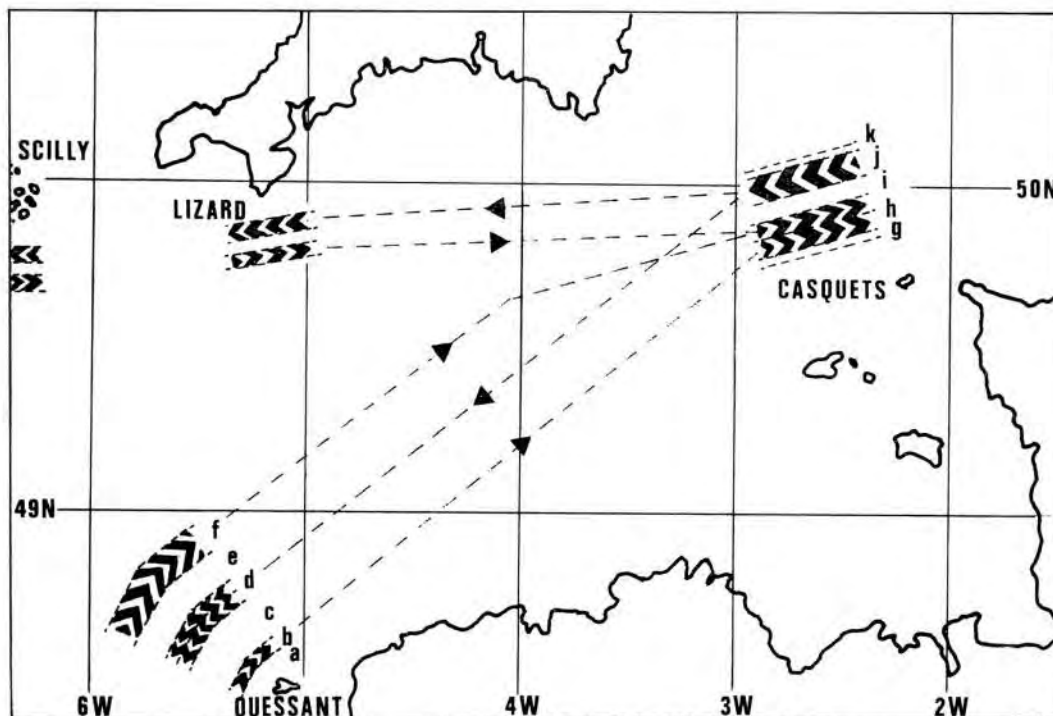
N.D.L.R. — Nous remercions la Direction du journal Le Monde, qui nous a autorisé à reproduire le présent article, paru dans le numéro du 20 juin 1978 (page 38).

Trois mois après le naufrage de l'*Amoco Cadiz*, qui a plus fait pour la prise de conscience des dangers que représente la circulation excessive des navires que les mises en garde annuelles du préfet maritime de la 1^{re} région (Manche centrale et Manche-Est), les seules conclusions pratiques auxquelles sont arrivés les experts officiels ont consisté à rejeter vers le large les « couloirs de navigation ». On a aussi décidé d'installer un bateau-feu et une bouée « intelligente » au large des dangereux récifs des Casquets, au nord-ouest de la presqu'île du Cotentin.

Encore peut-on remarquer que ce bateau-feu arborera le pavillon britannique et que sa mise en place n'aura lieu qu'en 1979.

Mais réglementation mise à part, on n'a pas encore décidé de mettre en place les moyens de balisage et de surveillance que les marins réclament depuis des années. Il est question de baser un remorqueur de 16 000 chevaux à Brest, où, par concession d'Etat, une société allemande spécialisée est déjà installée. Un grand chantier offre ses services pour construire, aux frais de l'Etat, un navire dépollueur, alors que chacun sait qu'en cas de mauvais temps — principale cause de sinistre maritime — aucun système n'a encore donné satisfaction. Et rien de nouveau n'a été enregistré pour ce qui est de la partie la plus dangereuse de « l'entonnoir » à navires et à pétrole que constitue la Manche : du Cotentin au Pas-de-Calais.

Les autorités côtières responsables et les usagers, en revanche, sont en train de se mettre d'accord sur un point : la réglementation en cours de définition, sous prétexte de diminuer les risques de pollution, augmentera certainement les risques d'abordage. Trinity House, qui est, en quelque sorte, l'équivalent d'un service public du pilotage et des phares et balises d'Outre-Manche, a « mis les pieds dans le plat » à l'issue de la dernière réunion d'experts franco-britanniques. Ses responsables, qui sont des marins chevronnés, ont dit tout haut ce que beaucoup pensent tout bas de ce côté-ci de la Manche. La réglementation en vigueur avait atteint



Les nouveaux couloirs de navigation au large d'Ouessant et des Casquets.

Ouessant :

- a) : zone de 5 milles, interdite à la navigation côtière, soumise à la réglementation nationale ;
- b) : couloir de 3 milles, pour navires « non dangereux » entrant en Manche ;
- c) : zone de séparation de trafic de 8 milles ;
- d) : couloir de 5 milles, pour navires quittant la Manche. Les navires « dangereux » (pétroliers notamment) doivent emprunter la moitié ouest de ce couloir ;
- e) : zone de séparation de trafic de 4 milles ;
- f) : couloir de 6 milles pour les navires « dangereux » entrant en Manche.

Casquets :

- g) : zone de séparation de trafic de 1 mille au sud, zone de navigation côtière ;
- h) : couloir de 7 milles pour les navires se dirigeant vers l'est. Les navires « dangereux » doivent emprunter la moitié nord du couloir ;
- i) : zone de séparation de trafic de 3 milles ;
- j) : couloir de 5 milles pour tous navires se dirigeant vers l'ouest ;
- k) : zone de séparation de trafic de 1 mille.

(Document S.E.P.N.B.)

son but pour l'essentiel, alors que les nouvelles routes obligatoires, telles qu'elles paraissent définies, obligeront les pétroliers à couper les « rails », notamment en baie de Seine ».

Il ne faudrait tout de même pas que l'affolement provoqué par un « sinistre majeur », prévisible sinon probable, conduise les Etats riverains à vouloir tout régler à court terme. La sagesse consisterait à envisager sans tarder des installations d'aide et de contrôle de la navigation importantes, et coûteuses, mais valables pour plusieurs décennies, seule façon de les amortir. Car dans la Manche les navires sont de plus en plus nombreux, de plus en plus gros, vont de plus en plus vite, et l'évolution paraît irréversible. C'est une mer en outre particulièrement dangereuse à cause de ses hauts fonds, des récifs qui bordent les côtes anglaises et françaises, de ses brouillards et de ses violents courants de marée.

L'effort pour une meilleure sécurité de la navigation doit s'accompagner d'une réflexion sur le risque, qui ne disparaîtra pas, en évitant de tout mettre sur le dos des pavillons de complaisance. Les marins français font remarquer que plus d'un port fait fi de la sécurité lorsqu'il permet l'embarquement de n'importe quelle marchandise, ou l'arrimage « bâclé » de certains frets. Les responsables des eaux côtières notent que les pétroliers ne sont pas forcément leurs propres victimes. *L'Eleni V* s'est fait couper en deux par un cargo français moderne et bien équipé.

On fait également remarquer que le pétrole « naviguant » sur cette mer représente des tonnages considérables. Les porte-conteneurs rapides en service aujourd'hui transportent au départ d'Europe de 10 à 15 000 tonnes de fuel. Les transbordeurs, de plus en plus nombreux dans la Manche, coupent et recoupent leurs routes avec des centaines de milliers de passagers dont les vies sont plus souvent en danger qu'on ne le pense.

Prendre en charge les navires comme le contrôle aérien le fait pour les avions ? En l'air, ce contrôle est individuel alors qu'en mer on ne pourra faire que du contrôle de masse. Eloigner les navires de la terre ? C'est oublier que tous les navigateurs sont formés, sur les passerelles, pour se « positionner » par rapport aux côtes. Les caboteurs qui se font surprendre trop près du rivage breton sont là précisément pour vérifier leur position. Seul un balisage de haute mer pourrait éviter leur démarche.

A la préfecture maritime de Cherbourg, on a lancé l'idée de mettre en place un réseau « d'îles flottantes ».

Equipes d'hélicoptères, avec des petits commandos de spécialistes susceptibles d'intervenir sur les navires en difficulté — avaries de barre ou de moteur, — ces moyens font-ils l'objet d'un examen sérieux ? Il n'y a pas un seul aéronef de reconnaissance à la disposition des autorités maritimes, des Casquets au Pas-de-Calais.

La chance ne sera pas toujours au rendez-vous. Et le problème de la sécurité ne sera pas réglé à coups de circulaires, d'arrêtés et « d'avis aux navigateurs ». Il faudra bien en payer le prix, et la seule manière d'amortir le coût d'une protection efficace consisterait — pensent les usagers — à le prévoir pour le très long terme, avec le concours des autres riverains de la Manche et du Pas-de-Calais, voire d'un organisme international car la majorité des navires empruntant ce « goulet » servent d'autre intérêt que ceux des Etats côtiers.