

## BRETAGNE

### Sauvetage du Flaminia. Le Préfet maritime : "Nous n'avons pas perdu de temps"

4 septembre 2012 à 15h22

La France s'est-elle fait discrète lors du sauvetage du Flaminia ? Mis en cause par plusieurs organisations et associations maritimes, l'Etat a-t-il botté en touche ? Le Préfet maritime de l'Atlantique répond aux questions du Télégramme. Jean-Pierre Labonne resitue rigoureusement le contexte et les conditions d'intervention autour du [porte-conteneurs allemand en difficulté](#).

>> [Porte-conteneurs en difficulté : passé sans s'arrêter \[Offre réservée à nos abonnés\]](#)

>> [Tous nos articles sur le MSC Flaminia](#)

**Monsieur le Préfet, avez-vous été associé aux discussions entourant le porte-conteneurs Flaminia ?**

Le MSC Flaminia se trouvait dans les eaux internationales lorsque l'incendie et les deux explosions ont eu lieu. Malheureusement, deux marins ont perdu la vie, les autres ont été rapidement évacués et pris en charge. L'armateur a aussitôt pris ses responsabilités et a fait appel à la société d'assistance SMIT Salvage pour stabiliser le navire et maîtriser le feu. Le navire se trouvait alors dans la zone de responsabilité britannique en matière de sauvetage des personnes puis dans la ZEE britannique lorsqu'il s'est rapproché des côtes européennes.



Néanmoins, la France avec l'ensemble des responsables concernés (Prémar Atlantique, Prémar Manche, Secrétariat Général de la Mer et le ministère délégué des Transports et de la Mer a pris tout de suite la mesure de l'accident et a réfléchi pour travailler à une solution adaptée. C'est un dossier qui a demandé une analyse fine de la situation.

Sans être dans une situation de danger immédiat, il a fallu réfléchir à une solution qui soit acceptable tant en termes de protection du milieu marin que d'assistance au MSC Flaminia.

En outre, en collaboration avec la Maritime and Coastguard Agency britannique, des survols d'avions de la Marine étaient programmés régulièrement pour surveiller l'évolution de la situation ce qui a permis de disposer d'une capacité autonome d'évaluation en constatant les progrès réalisés par la société SMIT. Un travail de concertation a été mené dans un esprit ouvert avec les différents acteurs concernés (Grande-Bretagne, Belgique, Pays-Bas, Allemagne) mais aussi avec l'Armateur REEDEREI NSB. Il faut souligner cette bonne coopération internationale qui a permis de trouver la solution la plus adaptée.

**Quelle a pu être votre incidence sur cette question ?**

La préfecture maritime de l'Atlantique a une vraie expertise des navires en difficulté. Nous n'étions pas dans une situation de danger immédiat, ce qui nous a permis de demander à l'armateur de répondre à plusieurs exigences avant d'accepter de recevoir le bâtiment dans les eaux sous juridiction française et éventuellement l'accueillir dans une zone abritée en France car il y avait des incertitudes.

Nous voulions des garanties pour s'assurer que la solution à apporter répondait aux difficultés liées au navire, à la cargaison et à sa destination finale. Ainsi, les équipes du LASEM, des marins-pompiers, du CEPOL et du CEDRE ont travaillé sur les éléments apportés par l'armateur et fourni des rapports très précis.

**Quelles ont été votre lecture et votre analyse de la situation ?**

Dès le départ, nous savions que nous avions à faire à des gens sérieux (armateur, société SMIT). La situation, bien que préoccupante, était sous contrôle. Le navire présentait des garanties au niveau de sa résistance et de sa flottabilité. Le temps de la réflexion a été aussi un temps d'action pour la société SMIT qui a corrigé la gîte et maîtrisé l'incendie.

La gestion de cet incident a pu paraître longue pour certains, mais nous n'avons pas perdu de temps. Il était très important de réunir des éléments indispensables pour notre prise de décision. Et si l'on examine bien la situation, nous voyons que seuls quelques jours ont été perdus à cause de la météo qui a empêché les équipes de SMIT de monter à bord. Mais le reste du temps les équipes de SMIT ont travaillé, avec succès, à stabiliser le navire et à circonscrire l'incendie. Puis, une équipe d'experts représentant la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la France est montée à bord avant que le navire n'entre en Manche et elle nous a fourni un rapport d'inspection confirmant la bonne tenue du navire et que celui-ci était apte à rejoindre le port d'accueil allemand de Wilhelmshaven.

#### **Le port de Brest était-il en mesure d'accueillir ce navire ?**

Le tirant d'eau du navire ne lui permettait pas d'être accueilli dans le port de Brest.

#### **Quelle était la position de la Marine nationale sur le sujet ?**

La situation du navire ne lui permettait pas d'être accueilli à Brest, la Marine n'a donc pas été concernée par ce sujet.

#### **Le navire présentait-il un risque à venir trouver un abri sur les côtes bretonnes ?**

Cette solution ne paraissait pas idéale dès le départ. En effet, le tirant d'eau du navire mais aussi la météo ne permettaient pas de trouver une solution des plus adaptées dans notre région. Le lieu d'accueil devait être à l'abri des vents et de la houle d'Ouest, avoir les fonds nécessaires et permettre de respecter un périmètre de sécurité loin des zones habitées tant que l'incendie n'était pas maîtrisé.

#### **Les acteurs économiques de la ville auraient souhaité être associés à la réflexion engagée, pourquoi ne l'ont-ils pas été ?**

Ce n'est pas à la préfecture maritime de répondre à cette question. C'est l'armateur qui a choisi le port de destination.

#### **Quelle est votre appréciation générale sur le traitement de crise de ce navire ?**

Le traitement de crise n'a concerné que la première partie de l'opération (sauvetage) sous responsabilité anglaise. Ensuite, nous n'étions plus vraiment dans une situation d'urgence. Assez rapidement, la société d'assistance SMIT Salvage nous a donné des garanties sur la résistance du navire et sur la maîtrise du feu. Nous ne pouvons pas parler d'une crise mais d'une situation sérieuse.

L'incident du Flaminia montre bien la complexité des événements maritimes. Il faut avoir une connaissance très poussée de l'ensemble du dossier pour pouvoir réfléchir et trouver la solution la plus adaptée. La coopération avec les différents pays et acteurs a permis de travailler sereinement. C'est un dossier qui a été suivi avec un très grand professionnalisme par toutes les équipes engagées par la préfecture maritime pour trouver la meilleure solution. Avec prudence et en gardant comme objectif la protection du milieu marin et du sauvetage du navire, nous avons réussi avec nos partenaires à travailler sereinement pour apporter notre soutien et assistance à l'armateur.

Propos recueillis par Stéphane Jézéquel

Tags : [Flaminia msc flaminia préfecture maritime de l'atlantique préfet maritime de l'Atlantique Jean-Pierre Labonne](#)