

# La cargaison de la peur

**POISON EN MER.** Le transport des matières dangereuses et des déchets radioactifs reste d'actualité, mais on n'en parle que lorsque le danger se profile. Ce fut le cas pour le « Mont Louis ».

**E**n ce mois d'août 1984, les vacances d'été touchent à leur fin. La fièvre médiatique des Jeux olympiques de Los Angeles est retombée. C'est le grand calme dans les rédactions. Soudain, dans l'après-midi du 25 août, les télésécripteurs et les radios lancent une information qui déclenche un vent de panique sur la côte belge. On apprend qu'une collision s'est produite au large d'Ostende, entre un ferry allemand et un roulier français. Et ce dernier a sombré, livrant à la mer sa cargaison de fûts renfermant un produit présenté comme hautement toxique. Il s'agit d'hexafluorure d'uranium qui est une des formes de l'uranium avant sa transformation en combustible nucléaire.

Immédiatement, cette collision relance dans tous les médias, le débat sur le transport maritime des produits radioactifs.

## Les Français accusés de négligence

Le cargo roulier français en cause s'appelle le *Mont-Louis*. Il vient d'appareiller du Havre à destination de Riga où il doit livrer trente grands fûts d'hexafluorure d'uranium. Le 25, il remonte vers le nord le couloir maritime de la Manche alors que le ferry allemand *Olau Britannia* qui vient de quitter le port de Flessingue, en Hollande, navigue vers la côte



Lors de la collision, il n'y eut que deux blessés légers sur les 25 membres d'équipage du Mont Louis

anglaise. Sur la passerelle du ferry, comme sur celle du cargo, les officiers de quart assurent la veille au radar. Ils ne remarquent pas que leurs navires suivent un cap avec un risque de collision. De plus, une brume légère les masque l'un de l'autre. Quand ils se découvrent mutuellement, il est trop tard. Le cargo français aborde un virement sur sa gauche pour se placer parallèlement au ferry. Et les deux navires font marche arrière toute. Mais cela ne suffit pas à éviter l'éperonnage. Le bulbe de l'*Olau Britannia* s'enfonce sur une profondeur de plus de six mètres dans la coque du *Mont Louis*. L'eau envahit les machines du cargo et l'ordre d'évacuation est donné alors que les navires sont

encore encastrés l'un dans l'autre. La brèche est large, aussi le *Mont Louis* risque de chavirer si l'*Olau Britannia* se dégage. Et de fait, lorsque les deux coques se séparent enfin, le *Mont Louis* charge encore de l'eau, prend de la gîte, et finalement bascule sur le flanc et se couche sur le fond par une profondeur de 14 mètres. C'est alors que l'alerte est donnée, créant en Belgique une véritable psychose. Un grand journal n'hésite pas à titrer : « 450 tonnes de matières radioactives au fond de la mer ». La nature de la cargaison a pris la vedette sur la collision elle-même. Pourtant les autorités se veulent rassurantes. « En cas de rupture, la pollution serait négligeable »

affirment-elles. Car si chacune des trente citernes immergées contient 15 tonnes d'hexafluorure, ce gaz est en fait faiblement radioactif. Mais en cas de fuite et au contact de l'eau, il deviendrait alors très corrosif et toxique. Il faut donc repêcher rapidement les fûts et la zone est sous surveillance permanente. Hélas, le mauvais temps se met de la partie et dix-sept jours d'assauts répétés des vagues parviennent à briser l'épave du *Mont Louis* en deux. Le jour où la dernière citerne était repêchée, à la mi-octobre, le *Borodine*, frère jumeau du *Mont Louis* appareillait du Havre pour Riga avec une nouvelle cargaison de fûts d'hexafluorure.

PATRICK PESLIER

## Le procès

La collision entre le *Mont Louis* et l'*Olau Britannia* fut jugée à Hambourg en octobre 1985. Un procès qui ne fut pas d'ailleurs sans critiques de la part de journalistes français, déplorant une justice partisane et des auditions en faveur des Allemands.

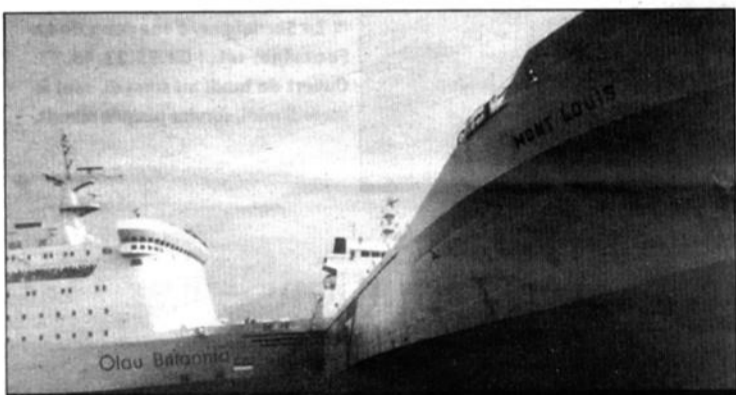
De l'enquête et des témoignages recueillis, il ressortit donc que le navire français était le seul responsable de la collision. Ainsi, les paroles du second qui déclara « je ne crois pas que nous ayons regardé le radar de gauche » (celui balayant la zone d'où venait le ferry) furent bien évidemment à charge. Il fut aussi rappelé aux juges que les premiers mots du capitaine français, recueilli sur le ferry après la collision, furent : « Sorry : nous ne vous avons pas vus arriver. »

Finalement, l'état-major allemand fut blanchi de toute faute. On oublia cependant de demander à son commandant pourquoi il avait seulement freiné, et non essayé de contourner le *Mont Louis*. Et pourquoi, alors que la collision paraissait inévitable, il avait attendu 20 secondes avant d'actionner la commande « arrière toute ».

Quant au commandant français et à son premier lieutenant, ils furent accusés d'avoir coupé la route au navire allemand, d'avoir gardé leur radar branché sur trois milles et non sur six, ce qui leur aurait permis d'être alertés plus tôt du danger, et enfin de l'absence d'un observateur au poste de commandement dans les minutes qui précéderent l'accident...

Après trois ans de navigation dans nos pages du dimanche, la chronique « Histoires maritimes » prend le large. Son ambition a été de faire revivre quelques-unes des belles histoires ou des événements tragiques vécus par les bateaux et les équipages des grandes compagnies maritimes françaises. Une aventure qui eut souvent ses escales au Havre.

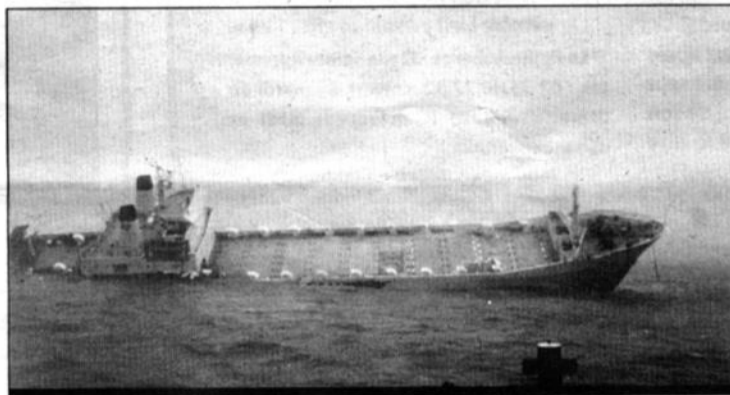
Les illustrations de ces pages proviennent de la collection French Lines, avenue Lucien-Corbeaux, au Havre. Son fonds de documentation peut être consulté du lundi au vendredi, de 9 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h. (<http://frenchlines.com>) Tél. 02.35.24.19.13.



Le 25 août à 14 h 03, l'*Olau Britannia* éperonne le *Mont Louis*



En dix minutes, il se couche le flanc et repose sur un haut-fond



Dès que le ferry se décolle du *Mont Louis*, celui-ci prend de la gîte



Il fallut plus d'un mois pour repêcher les 30 fûts d'hexafluorure