

Navigation. Avis de tour de vis

Ça chauffe sur le plan d'eau. L'entrée du port de Lorient est parfois saturée d'embarcations, au point de gêner le trafic vers Groix. Les autorités maritimes se fâchent. Les plaisanciers inconséquents pourraient être poursuivis.

Eric Roellinger (à gauche) et Christian Voizard, respectivement commandant et officier de port surveillent le plan d'eau grâce aux écrans.



Dans le langage anglophone de l'aéronautique, on les appelle des « miss collisions » : des collisions manquées de très peu. Une expression qui peut être reprise par les marins, certains jours, à certaines heures de trafic intense, à l'entrée de la rade de Lorient. Là où cohabite, le trafic passager vers Groix et interrade,

le trafic des cargos du port de commerce, celui du port de pêche et par-dessus tout, celui des plaisanciers, qu'ils soient à voile ou à moteur. Et ça coince de plus en plus. Les pilotes des courriers de Groix se sont faits de belles peurs ces dernières semaines, en frôlant de peu la collision avec des plaisan-

ciers inconséquents.

« Les capitaines des courriers sont exaspés », rapporte le commandant de la capitainerie du port de commerce Eric Roellinger, chargé de surveiller le trafic à l'entrée de la rade. « En l'espace d'un mois, ils ont écrit deux rapports de mer sur des incidents qui auraient pu avoir de graves

conséquences. L'un d'eux a dû faire un « crash stop », une manœuvre d'urgence, où le capitaine doit faire marche arrière toute. À cause de deux embarcations de voile légère qui se sont trouvées face à lui ».

Une collision manquée de peu, à un endroit particulièrement étroit de la rade, entre l'îlot Saint-

Michel et l'apportement pétrolier de Kergroise alors que le Kerzho, le navire à passagers qui assure la liaison transrade était lui-même en manœuvre d'approche. Un beau pataquès naval, qui aurait pu être évité si les deux plaisanciers avaient évalué correctement la situation.

Une belle peur

« Ils en ont été quittes pour une belle peur », ajoute le commandant Roellinger. Identifiés, grâce aux caméras qui enregistrent tout ce qui entre et sort de la rade, les deux plaisanciers ont été convoqués à la capitainerie, pour un rappel des bons usages de la navigation (lire ci-dessous). Devant la multiplication de ce genre d'incidents, les autorités maritimes ont décidé de sévir. Hier après-midi, s'est tenu à la capitainerie une réunion avec tous les acteurs du plan d'eau : clubs nautiques, Sellor, ports de pêche et de commerce, les compagnies Océane et Kéolis, les pilotes du port et les affaires maritimes.

Opération coup de poing

« On est tous tombés d'accord pour dire qu'il y avait un problème. Nous envisageons des opérations coup de poing sur la rade, à des moments de fort trafic », explique Eric Roellinger. Surtout, les autorités maritimes envisagent de poursuivre les plaisanciers qui auraient oublié qu'ils ne sont pas prioritaires dans un chenal face à un cargo Panamax de 230 mètres.

« Le prochain rapport de mer effectué par un capitaine du courrier de Groix ou de cargo, nous transmettrons le dossier aux affaires maritimes qui verbaliseront », prévient le commandant de la capitainerie.

Avis à tous plaisanciers qui seraient tentés de tirer des bords dans le chenal. Les caméras de la capitainerie veillent.

Sophie Paitier

Le rappel des règles élémentaires

1. Laisser le passage aux navires les plus gros dont la capacité de manœuvre est limitée dans les eaux resserrées de la rade. Ce privilège doit être respecté par les navires plus petits, naviguant à moteur, mais aussi à voile.
2. Être particulièrement vigilant dans les secteurs à risques. Les deux principales zones à risques, à Lorient, sont les passages les plus étroits des chenaux et des eaux intérieures du port : le passage de la citadelle, large de 60 m seulement, et le passage entre l'île Saint-Michel et le quai de 115 m du port de pêche, large de 70 m.
3. Respecter les feux d'entrée-sortie. Des feux d'autorisation d'entrée ou de sortie des navires sont placés sur la vigie de Port-Louis. Ces feux s'imposent à tous. Lorsqu'ils sont rouges, il est interdit de franchir le passa-



Les plaisanciers ayant un comportement dangereux pour la navigation peuvent être identifiés. Toutes les images prises par les trois caméras de surveillance de la rade sont enregistrées.

ge de la citadelle.

4. Assurer une veille visuelle et auditive permanente. Une bonne veille est la plus sûre assurance d'éviter une collision. La veille doit être effectuée sur tout l'horizon. Sur un voilier, le chef de bord doit en particulier surveiller la situation sous le vent qui peut être masquée par les voiles.

5. Maîtriser sa vitesse. Comme sur la route, plus la vitesse est élevée, plus le délai de réaction est court et plus les dégâts peuvent être importants. La vitesse doit être adaptée par le chef de bord en fonction de la situation sur le plan d'eau. Elle est limitée à 10 nœuds en amont de la citadelle.

6. Manœuvrer suffisamment à temps et franchement, afin que les autres usagers n'aient pas de doutes sur les intentions du navigateur.