

**Union des Victimes de Lubrizol**

Bruno Leclerc  
Président  
37 place Brévière  
76440 Forges-les-Eaux

**Association des Sinistrés de Lubrizol  
(ASL)**

Simon DE CARVALHO  
5 rue Dumont d'Urville  
76000 ROUEN

**Rouen**

Pascal BONNEL  
Commandant de Port

Rouen, le 17 octobre 2022

Monsieur le Président,

Vous avez appelé mon attention, dans votre courrier en date du 11 septembre 2022, sur l'incendie du vraquier EPIC qui s'est produit à Grand-Couronné et les questionnements qu'il suscite au sein de votre association. Nous comprenons vos inquiétudes et tenons à vous apporter les éléments de réponse idoines.

Avant toute chose, et comme vous l'avez très justement souligné, le travail remarquable du SDIS 76 grâce auquel l'incendie a parfaitement été maîtrisé, sous la direction de Monsieur le préfet de Normandie, préfet de la Seine-Maritime, et en collaboration étroite avec les services de HAROPA PORT mérite d'être salué. L'expertise technique des équipes engagées et la qualité de la coordination entre les différents services, régulièrement testée et enrichie au fil des années, sont un élément important de la prise en charge des interventions.

Deux types de réglementation permettent d'encadrer l'activité portuaire :

Les contrôles liés aux navires : ces derniers font l'objet de contrôles périodiques par les centres de sécurité des navires (MOU Paris - mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port). Il est de l'intérêt de tous d'assurer de bonnes conditions de sécurité pour la navigation. Lorsqu'un navire signale des défaillances, il peut ne pas être autorisé à monter selon la gravité. D'autre part, si un dysfonctionnement est constaté pendant le chenalage ou au cours de son escale, la Capitainerie est habilitée à le signaler auprès du Centre de sécurité des navires (CSN) Seine-Maritime Est (circonscription des services des Affaires maritimes de Rouen et Dieppe) qui peut procéder à une visite de contrôle. Si l'anomalie est avérée, le navire peut alors être retenu à quai jusqu'à la remise en état des installations concernées. En l'occurrence, les installations du navire dont il est question avaient été vérifiées et validées il y a quelques mois par la société de classification désignée, le Bureau Veritas.

La réglementation sur les matières dangereuses : conformément au règlement national pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes, celles-ci (dont le nitrate d'ammonium auquel vous faites référence) sont manutentionnées sur des terminaux dédiés qui disposent de moyens d'extinction adaptés. Dès lors que la déclaration de la marchandise à bord du navire est réalisée, comme l'exige le code des transports pour cette typologie de cargaison, les services de la capitainerie désignent le quai approprié auquel sera accosté le navire. Le rapport sénatorial que vous évoquez dans votre courrier a confirmé que les ports maritimes mettaient en œuvre une réglementation spécifique. À ce titre, les sénateurs ont listé, dans le cadre de ce rapport, des propositions visant à améliorer les contrôles en s'inspirant des modalités en place dans ces grands ports,

Toujours sur le sujet de la réglementation, je me permets de souligner que les prescriptions ZFE qui s'appliquent à la commune de Rouen ne concernent pas les navires. Cependant, il est à noter qu'afin de lutter contre la pollution atmosphérique, la teneur en soufre des carburants utilisés à bord des navires est strictement réglementée par la convention internationale MARPOL depuis plusieurs années.

Pour accompagner la réglementation en place et faire face à des situations de ce type, HAROPA PORT, à l'instar des installations industrielles, dispose d'un plan d'alerte et d'intervention qui prévoit un certain nombre de moyens et de dispositions visant à maîtriser tout incident au plus vite, en lien avec les services de l'État et les services de secours. Parmi ces moyens figurent notamment la mise à disposition de remorqueurs portuaires équipés pour la lutte anti-incendie. A titre d'exemple, ce type de remorqueurs a sensiblement contribué à l'extinction de l'incendie de Lubrizol et Normandie Logistique survenu en septembre 2019. C'est tout naturellement que HAROPA PORT s'investit activement sur la question de la prévention et de la maîtrise des risques aux côtés des acteurs locaux, à l'instar d'UPSIDE qui fédère les industriels des boucles de la Seine et fait de la sécurité l'un de ses enjeux prioritaires. Également, même s'ils ne relèvent pas directement de notre compétence, nous contribuons au déploiement des plans de prévention des risques technologiques qui sont, pour rappel, prescrits, élaborés et approuvés après concertation, consultation des collectivités territoriales et enquête publique. Vous avez d'ailleurs la possibilité, puisqu'ils sont publics, de les consulter et de vous y référer.

Pour conclure, et revenir sur le cas précis qui nous occupe, le navire EPIC a subi une avarie sur son système d'extinction incendie qui ne constitue pas une infraction. Comme indiqué plus haut, ses installations avaient été vérifiées et validées par la société de classification chargée du navire. De fait, il n'y a pas, en l'état, matière à engager des poursuites judiciaires. La défaillance observée ayant été signalée au Centre de sécurité des navires (CSN) Seine-Maritime Est, le navire n'a été autorisé à quitter les quais portuaires de Rouen qu'après que ses installations ont été remises en état et validées par le CSN.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

P. BONNEL

