

Brest, le 16 mars 2007

PRÉFECTURE MARITIME DE L'ATLANTIQUE

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

ECHOUEMENT DU PORTE-CONTENEURS ROKIA DELMAS - COMMUNIQUÉ N°28

Le déchargement du bois et des divers déchets encore présents à bord s'est poursuivi. Les contraintes météo du début du mois ont imposé de suspendre ces opérations pendant quelques jours. La barge-grue *Missing Link* poursuit ses rotations.

Le plan de sauvetage présenté par les sociétés SMIT-SCALDIS, en cours de finalisation, consiste à alléger le navire de ses superstructures au-dessus du pont 3. Elles seront déposées sur un ponton équipé d'un dispositif de protection de l'environnement.

Si la coque peut être ainsi remise à flot, elle sera alors remorquée vers le port de La Rochelle pour être renforcée et réparée avant un voyage ultérieur vers sa destination finale de démolition (à priori Saint-Nazaire).

Si cet allègement ne suffit pas à remettre le navire à flot, la partie arrière sera retirée par la barge-grue *Rambiz* et envoyée au port de La Rochelle. Le reste de la coque pourra alors, soit être remis à flot, soit être soulevé et placé sur une barge submersible pour être emmené vers le port de La Rochelle.

Enfin, si cette opération n'apparaît pas réalisable, le navire sera découpé en trois sections (arrière, avant, milieu), chacune successivement transportée par barge vers le port de La Rochelle avant expédition finale vers le lieu de démolition.

Les opérations de pré-découpage de la partie arrière du château ainsi que le découpage d'appendices (mât, guindeau,...) ont commencé le 09 mars.

Un plan de prévention des pollutions accompagne le plan de sauvetage. Il consiste en la mise en place d'un barrage ceinturant l'ensemble du chantier et le pré-positionnement de moyens de récupération d'hydrocarbures (skimmer, absorbants, barrages...). Ces moyens importants sont mis en oeuvre par une équipe d'alerte de 8 personnes, disponible sur place en 45 minutes.

Le vent de NE 10-15 Nds et la houle WNW 1,5 m favorisent actuellement la conduite de ces opérations.

La houle est le facteur le plus handicapant pour la poursuite des opérations et notamment le travail avec les barges.

