

# sécurité Un cargo stoppé à La Rochelle sert la cause de Dominique Bussereau

Un navire poubelle stoppé à La Rochelle : il n'en fallait pas plus à Dominique Bussereau pour se déplacer. L'exemple met en effet de l'eau au moulin du secrétaire d'État au Transport qui milite pour un renforcement de la sécurité maritime.

Navire immobilisé à La Rochelle depuis le 21 septembre, le *Brustel* est le type même du navire poubelle naviguant sous pavillon de complaisance. Quelques 40 défaillances ont, en effet, été relevées par les inspecteurs du centre de sécurité des Affaires maritimes qui l'ont visité, lors d'une escale à La Rochelle, où il était venu décharger 7 500 tonnes d'engrais phosphaté.

Le cas est tellement symbolique que Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux Transports, a décidé d'en faire un exemple. C'est pourquoi il est venu visiter le navire, le vendredi 26 septembre, alors que le paquet Erika 3 sur la sécurité maritime est en pleine discussion à Bruxelles.

Le *Brustel* semble cumuler tous les handicaps. Sa machine est tombée en panne à 30 mètres du quai, manquant d'éperonner un autre navire à quai. Les défaillances sont nombreuses : groupe électrogène et gyrocompas en panne, plateformes des ballasts crevés, portes et sabords non étanches... De plus, le navire ne possède pas de séparateur d'eaux mazoutées.

Ce cargo de 100 mètres, construit en 1979 au Brésil, navigue sous pavillon cambodgien, son

propriétaire est géorgien et son opérateur syrien. Il a été classé par une société cambodgienne, dont le seul inspecteur pour l'Europe est syrien et refuse de venir à La Rochelle pour des raisons de visa.

## UN NAVIRE DÉJÀ RETENU

Le bateau a déjà été détenu en Croatie et à Sète. Depuis, il a changé de nom et d'armateur. L'équipage (18 personnes), payé 600 dollars (420 euros) par mois, est albanais, syrien et égyptien. Le syndicat l'If (Fédération internationale des ouvriers du transport) est déjà intervenu pour faire débarquer, à leur demande, deux membres de l'équipage.

Dominique Bussereau a visité le bord en compagnie du préfet et de représentants des Affaires maritimes. Il s'est entretenu avec le chef du centre de sécurité des navires et avec le capitaine albanais. Il a évoqué le risque d'abandon du navire et de l'équipage par l'armateur qui refuse d'effectuer les travaux demandés.

« C'est exactement le type de navires dont l'Europe ne veut plus », a déclaré le secrétaire d'État. J'aurais aimé que mes collègues européens soient là pour visiter le « *Brustel* ». Le paquet



Dominique Bussereau, à la passerelle du « *Brustel* », en discussion avec Franck Lemerrier, chef du centre de sécurité des navires.

Erika 3 a été examiné cette semaine devant le parlement européen. J'espère que nous allons trouver un accord entre le parlement, la commission et les pays

concernés par le sujet, soit sur le texte actuel, soit sur un texte de compromis, le jeudi 9 octobre ou au mois de décembre. Le parlement, la présidence française et

la Commission sont sur la même ligne. Mais certains pays bloquent.

Yves GAUBERT

## règlement Les armateurs s'interrogent sur le coût de la lutte antipollution

Les armateurs européens, réunis au sein de l'Ecsa (European community shipowners association) ont, lors de leur réunion annuelle du 17 septembre, fait le point sur les différentes mesures antipollution de l'Organisation maritime internationale.

Principale source de préoccupation, la convention sur la teneur en soufre des combusti-

bles qui prévoit, à partir de 2010, une baisse continue des émissions de soufre jusqu'en 2025. L'Ecsa salue l'accord qui, selon le rapport annuel, prouve « la capacité de l'OMI à instaurer des mesures efficaces ». Les armateurs craignent cependant qu'il existe « un danger potentiel que ces coûts additionnels pour le trafic maritime à courte distance provoquent un

report du trafic maritime vers la route ». Ils en appellent donc à la Commission, pour trouver des solutions de compensation à ce surcoût, estimé à 15 % par rapport aux coûts actuels.

Du côté de l'émission de carbone, les travaux préparatoires pour la convention de l'OMI, auxquels participe l'Ecsa, s'annoncent « complexes ». Les armateurs souhaitent « une solution internationale », avec « des instruments basés sur le marché ».

Concernant plus généralement la santé du secteur du transport maritime, l'Ecsa constate un ralentissement de la croissance en 2007, un peu au-dessus de 4 %. En revanche, la prévision d'une croissance de 3,8 % pour 2008 leur semble « optimiste ».

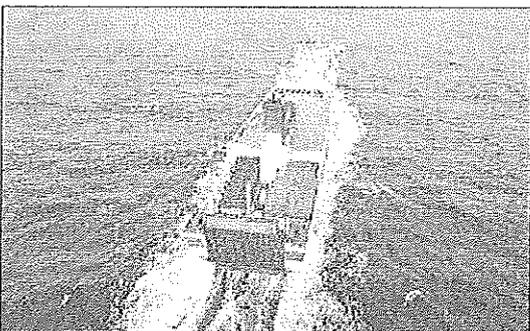
Malgré la percée asiatique, les armateurs européens dominent toujours le secteur, avec 23,6 % de la flotte mondiale sous pavillon européen et 40 % de navires sous intérêts européens.

Caroline BRITZ

► **Ex-« Clemenceau »** : les opposants au démantèlement en Angleterre déboutés. La justice britannique a débouté, le lundi 29 septembre, l'association Friends of Hartlepool qui s'opposait au démantèlement de l'ex-Clemenceau dans le nord-est de l'Angleterre. La Haute cour de Londres a, en effet, estimé qu'il n'y avait pas lieu d'examiner la légalité de la dérogation accordée par les services britanniques pour importer les matériaux amiantés que contient encore la coque Q790. Les opposants ont 15 jours pour faire appel.

► **Galleo : les industriels retenus.** La Commission européenne a retenu 11 industriels appelés à participer au système Galileo de positionnement par satellite, suite à l'appel d'offres du 1<sup>er</sup> juillet, auxquels avaient concouru 21 sociétés. Le contrat est divisé en tranches, dont le service de lancement attribué à Arianespace. Les autres tranches sont panachées entre plusieurs pays et groupes : appui en ingénierie système (Thales AleniaSpace, Italie, et Logica, Pays-Bas) ; infrastructure de mission au sol (Thales AleniaSpace, France, et Logica, Royaume-Uni) ; infrastructure de contrôle au sol (Astrium, RU, et Lockheed Martin IS&S, RU) ; opérations : groupement Nav-Up (plusieurs sociétés britanniques, allemandes et italiennes) ; segment spatial : Astrium et OHB System (Allemagne, toutes les deux).

► **Mer du Nord : le WWF et Greenpeace font la promotion de l'éolien.** Les deux principales multinationales environnementalistes font la promotion du développement de l'énergie éolienne en mer du Nord. Associé à 20 entreprises néerlandaises, le WWF a financé des encarts publicitaires dans des quotidiens néerlandais. Il veut que l'objectif du gouvernement des Pays-Bas (6 000 MW en 2020) soit installé « le plus tôt possible ». Quant à Greenpeace, elle vient de préconiser la mise en place d'un réseau de fermes de 68 400 MW sur l'ensemble de la mer du Nord (essentiellement en Allemagne mais aussi en France avec 1 000 MW entre Calais et Dunkerque). Elle évalue le coût de ce réseau et de l'interconnexion (6 200 km de câbles haute tension) entre 15 et 20 milliards d'euros.



Le risque, selon les armateurs, est de voir certains trafics transférés vers la route.