



Le 2 novembre 2011, le « Rena » est coincé sur le récif Astrolabe, au large de la Nouvelle-Zélande. Ce porte-conteneurs s'est échoué en octobre, alors que son commandant navigait trop près des côtes. AFP

Mayday... Mayday...

Mayday...

MARIE-BÉATRICE BAUDET

C'est vrai qu'elle est belle Michelle Pfeiffer en Catwoman. Si sexy, qu'elle a empêché le capitaine du *Condor-Vitesse*, un ferry rapide qui assure la liaison Saint-Malo-

Des outils de navigation de plus en plus performants n'empêchent pas les accidents de mer, dus le plus souvent à la défaillance humaine. Une conséquence du gigantisme et de la course au profit

comme fiable : le nombre de bâtiments perdus corps et biens en 2010, 172, soit 0,2 % de la flotte mondiale.

Pourtant, à l'OMI comme à l'EMSA, personne ne crie victoire, car en 2010, les accidents sont repartis à la hausse. Une progression légère mais tout de même. Du côté des experts, on convient que depuis vingt ans un grand ménage a été fait pour bannir des mers les cargos poubelles. Le nombre des inspections dans les ports augmente, même si, bien sûr, il en faudrait davantage. Dix-huit pavillons sont toujours « blacklistés », Corée du Nord en tête, suivie par la Libye et le Togo. Sans oublier les progrès incroyables réalisés dans l'électronique embarquée. A bord, on trouve tout : radars, sondeurs, cartes numériques, mais aussi l'AIS (Automatic Identification System), qui décline en un clin d'œil l'identité du bateau à proximité, sa position exacte et sa vitesse. Autant de cannes blanches pour malvoyants.

Mais la réglementation internationale et les performances techniques se heurtent à la logique intrinsèque du commerce maritime, que Patrick Rondeau, responsable technique-sécurité d'Armateurs de France, assume sans complexe : la course à la compétitivité. Si l'on fait exception des bateaux de croisière dont certains sont encore construits en France, les navires de charge sortent tous des chantiers sud-coréens, chinois ou japonais, explique-t-il. Il en va de même pour l'entretien. « Quant aux coûts de revient en capital, ils sont à peu près similaires d'un pays à l'autre. Il y a peu de variations sur lesquelles un armateur peut jouer pour proposer des prix de transport moins chers. Les frais de déquillage en font partie. »

L'homme tient à rappeler, et ce « en dépit de l'émotion actuelle liée à l'affaire du Costa-Concordia », combien le maritime, qui assure 90 % du transport mondial de marchandises, reste sûr. Le secteur représente près de 78 000 bâtiments – navires de charge ou paquebots de croisière – et plus de 1,3 million de marins professionnels. Et, finalement, un nombre restreint de drames.

En 2010, selon l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA), 644 navires ont été accidentés dans les eaux communautaires. Soixante et une vies perdues. Ces chiffres sont impossibles à collecter au niveau mondial. Au siège londonien de l'Organisation maritime internationale (OMI), une seule statistique est présentée

tout en ces temps de crise. Dans ces conditions, il est donc préférable d'adopter un pavillon, une bonne centaine sont disponibles, qui s'émanche des règles françaises ou européennes, plus contraignantes. Voilà pour quoi les équipages sont de plus en plus multiculturels et de moins en moins qualifiés.

L'OMI a riposté à ce moins-disant social en adoptant, en 1978, la convention STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), premier instrument permettant d'établir des normes professionnelles minimales concernant les gens de mer et leurs compétences. Un texte renforcé en 1995 puis en 2010 avec la création de nouveaux certificats (électro-technicien, marin qualifié pont ou machiniste, etc.) et la mise en place de critères précis d'aptitude physique.

Mais comment vérifier que les certificats délivrés par les écoles de marine marchande du monde entier ne sont pas bidon ? Rien qu'aux Philippines, on compte 120 centres de formation. Les inspecteurs de l'OMI et de l'EMSA se déplacent, audient. Ils ne sont cependant pas assez nombreux pour aller partout, au Togo, au Libéria ou ailleurs en Afrique et en Asie. « Sans parler du trafic organisé de brevets, avance-t-on au ministère français des transports. Actuellement, une traque est lancée, y compris dans l'Hexagone. »

Nicolas Mayer, secrétaire général CGT-Mer, insiste : « Pensez aussi aux conditions de travail que génère cette consigne de gratter sur tout. Les gars sont crevés. Les débarquements de cargaisons sont plus rapides et les escaliers raccourcis. A force, la fatigue et les réflexes ne sont plus là. » Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross) qui protègent les côtes françaises, suivent ainsi de près les navires d'une centaine de mètres qui font du cabotage en Europe. Les « quarts » y durent plutôt douze heures que six. « Sur nos écrans radar, on voit bien quand leur route dévie. Souvent, c'est par-

ce que l'officier à la passerelle s'est endormi, raconte un gradé des affaires maritimes. Alors, on fait partir un hélico qui éclairer le pont avec un projecteur pour réveiller tout le monde. Et ça marche. » Pas tous les jours. Le 8 février 2011, le *Musketer*, 86 mètres de long, s'échoue sur la plage d'Ambletuse, dans le Pas-de-Calais. Le capitaine ukrainien, épuisé par trop d'heures de veille, s'est assoupi pendant 80 minutes, incapable d'opérer son changement de cap.

Le gigantisme des nouveaux navires, qui permettent aux armateurs d'optimiser un peu plus leurs coûts, décuple les inquiétudes. « Un porte-conteneurs géant, c'est 15 000 boîtes, soit 7 500 semi-remorques, précise un officier de la marine nationale. Dans ses soutes, on trouve 20 000 tonnes de fuel, au minimum. Exactement la quantité déversée lors de la marée noire provoquée en 1999 par l'Erika. Et que dire des mega-bateaux de croisière avec leurs milliers de passagers ! »

Pour Jean-Pierre Clostermann, ce sont des « tours de Babel. Bien sûr, les normes STCW prévoient des certificats d'anglais, la langue officielle à bord. Mais qui peut vérifier si tous les membres d'équipage ont vraiment eu les heures de cours nécessaires ? Et les passagers embarqués, il faut qu'ils sachent aussi tous parler anglais ? En langue, pas dans celle de Shakespeare. »

Le multiculturalisme joue également sur la cohésion de l'équipage, essentielle en cas de crise. « Sur tous les bateaux, on assiste à la disparition de la vie de carré. Chacun reste dans sa cabine aussi peu confortable soit-elle, à écouter son MP3 ou à envoyer des SMS à sa famille, c'est un vrai handicap quand il faut lancer les opérations de sauvetage », analyse un ancien enquêteur professionnel.

Les règles internationales ne parviennent pas à suivre ce gigantisme. « Elles imposent, par exemple, un seul point de remorquage sur les bateaux en mer. Pour ces géants, il en faut deux au minimum, et de sacrés remorqueurs. Quant à la langue de travail et d'évacuation, pourquoi ne pas multiplier le recours aux pictogrammes, comme dans l'aérien ? Ce serait plus facile », suggère-t-il.

L'échouage du *Costa-Concordia* va coûter aux assureurs plusieurs centaines de millions d'euros. Un argument de choc qui pourrait peut-être ébranler la folie des grands armateurs. ■

« Sur nos écrans radar on voit bien quand leur route dévie. Souvent, c'est par-

comme fiable : le nombre de bâtiments perdus corps et biens en 2010, 172, soit 0,2 % de la flotte mondiale.

Pourtant, à l'OMI comme à l'EMSA, personne ne crie victoire, car en 2010, les accidents sont repartis à la hausse. Une progression légère mais tout de même. Du côté des experts, on convient que depuis vingt ans un grand ménage a été fait pour bannir des mers les cargos poubelles. Le nombre des inspections dans les ports augmente, même si, bien sûr, il en faudrait davantage. Dix-huit pavillons sont toujours « blacklistés », Corée du Nord en tête, suivie par la Libye et le Togo. Sans oublier les progrès incroyables réalisés dans l'électronique embarquée. A bord, on trouve tout : radars, sondeurs, cartes numériques, mais aussi l'AIS (Automatic Identification System), qui décline en un clin d'œil l'identité du bateau à proximité, sa position exacte et sa vitesse. Autant de cannes blanches pour malvoyants.

Mais la réglementation internationale et les performances techniques se heurtent à la logique intrinsèque du commerce maritime, que Patrick Rondeau, responsable technique-sécurité d'Armateurs de France, assume sans complexe : la course à la compétitivité. Si l'on fait exception des bateaux de croisière dont certains sont encore construits en France, les navires de charge sortent tous des chantiers sud-coréens, chinois ou japonais, explique-t-il. Il en va de même pour l'entretien. « Quant aux coûts de revient en capital, ils sont à peu près similaires d'un pays à l'autre. Il y a peu de variations sur lesquelles un armateur peut jouer pour proposer des prix de transport moins chers. Les frais de déquillage en font partie. »

L'homme tient à rappeler, et ce « en dépit de l'émotion actuelle liée à l'affaire du Costa-Concordia », combien le maritime, qui assure 90 % du transport mondial de marchandises, reste sûr. Le secteur représente près de 78 000 bâtiments – navires de charge ou paquebots de croisière – et plus de 1,3 million de marins professionnels. Et, finalement, un nombre restreint de drames.

En 2010, selon l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA), 644 navires ont été accidentés dans les eaux communautaires. Soixante et une vies perdues. Ces chiffres sont impossibles à collecter au niveau mondial. Au siège londonien de l'Organisation maritime internationale (OMI), une seule statistique est présentée