

TENDANCES

Sécurité en mer: les vraquiers découvrent la double coque

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
EN CORÉE.

Le 9 septembre 1980, le navire vraquier « Derbyshire », un cargo britannique de 91.000 tonnes chargé de minerai de fer, disparaissait soudainement au large des côtes japonaises avec 44 personnes à bord. L'équipage n'avait émis aucun signal de détresse. Quatre ans plus tard, l'épave fut localisée. Les experts envoyés sur place purent alors analyser les causes de l'accident: de l'eau s'était engouffrée dans la cale numéro un, la plus proche de la proue, faisant éclater presque instantanément tous les panneaux de cale. L'équipage n'avait pas eu le temps de se rendre compte de quoi que ce soit, que le bateau sombrait. En moins de cinq minutes.

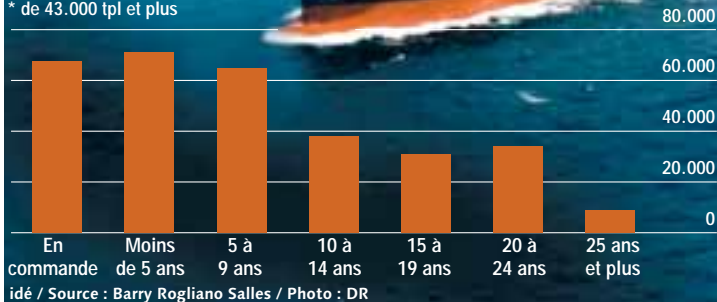
De tels naufrages de vraquiers, ces navires chargés de minerai, de charbon ou de céréales, le monde du transport maritime en déplore des centaines: 149 exactement entre 1980 et 1994 ayant causé la perte de 1.144 vies, et 5 encore l'an dernier. Mais contrairement aux accidents de pétroliers, ces « fortunes de mer » n'ont aucun impact médiatique car elle ne génèrent que peu ou pas de pollution. Les vraquiers chavirent, corps et biens, quasiment dans l'indifférence générale.

Dans le milieu des armateurs, on note cependant de lents progrès. Depuis le naufrage du « Derbyshire », les règles de sécurité ont peu à peu été durcies par l'Organisation maritime internationale (OMI), une instance qui dépend de l'ONU et dont les décisions s'imposent à tous les Etats membres. Cependant, contrairement aux recommandations de la plupart des architectes navals, et contrairement à ce qui a été obtenu pour les pétroliers, l'OMI n'a pas réussi en mai 2004 à imposer pour les vraquiers neufs le renforcement de

La flotte des vraquiers* par classe d'âge

En milliers de tonnes de port en lourds,
à fin 2004

* de 43.000 tpl et plus



149 naufrages de vraquiers, entre 1980 et 1994, ont fait 1.144 morts.

structure la plus efficace: la double coque. Relayant le lobby de ses armateurs et de ceux d'Europe orientale, la Grèce avait réussi à empêcher que cette mesure devienne obligatoire.

L'entreprise française Louis Dreyfus Armateurs (LDA) fait dans ces conditions figure de pionnier. Elle a baptisé vendredi au chantier naval coréen de Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering le « Pierre LD », deuxième de trois vraquiers double coque commandés en 2003. D'un prix unitaire de 48,5 millions de dollars, ce navire armé sous pavillon français compte un millier de tonnes d'acier de plus qu'un homologue simple coque, et revient 1,5 million de dollars plus cher. Par ailleurs, la présence de la double coque limite la capacité de chargement. A l'inverse, le bateau est plus costaud, donc durera plus longtemps. Pour Philippe Louis-Dreyfus, le patron de LDA, « nous sommes fiers de donner l'exemple en matière de sécurité du bateau et de l'équipage. En revanche, nous pensons que le surcoût serait compensé par un avantage marketing. Malheureusement, les armateurs continuent à privilégier l'armateur moins-disant ».

CLAUDE BARJONET