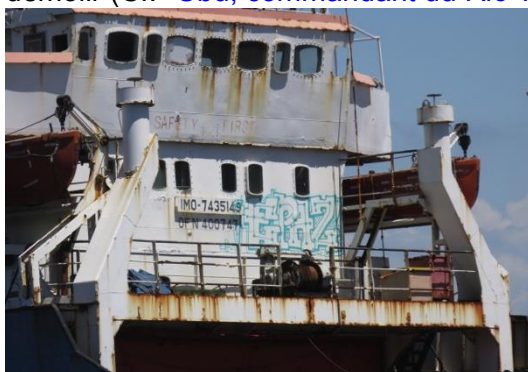


Le cimetière maritime de Sète

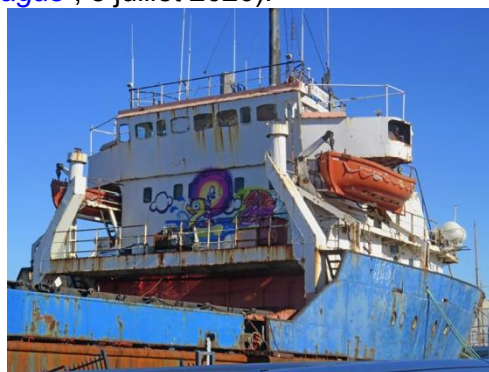


Rio Tagus, Sète, 17 juillet 2020. © Anthony Levrot

Le cargo *Rio Tagus*, 41 ans, est la vedette du cimetière maritime de Sète (Hérault, France) et d'un feuilleton lancé il y a plus de 10 ans, le 30 octobre 2010, quand il avait accosté au port héraultais. Condamné par ses déficiences techniques, son état de délabrement, et les ventes ratées qui se sont enchaînées, en octobre 2016, il est bradé pour 11.0000 euros en vue d'être ferrailé. Pourtant en 2020 il continue de rouiller le long du quai Paul Riquet. Le *Rio Tagus* est sous assistance respiratoire: il flotte par la grâce de pompes qui évacuent les eaux de pluie envahissant ses cales. Au fil des mois, l'apparition de nouveaux graffitis et fresques signale la fréquence des intrusions... Le tribunal de Montpellier et le Conseil d'Etat, la plus haute juridiction administrative française, estiment qu'il n'y a pas urgence à le démolir (Cf. "[Ubu, commandant du Rio Tagus](#)", 8 juillet 2020).



6 juin 2018



17 juillet 2020

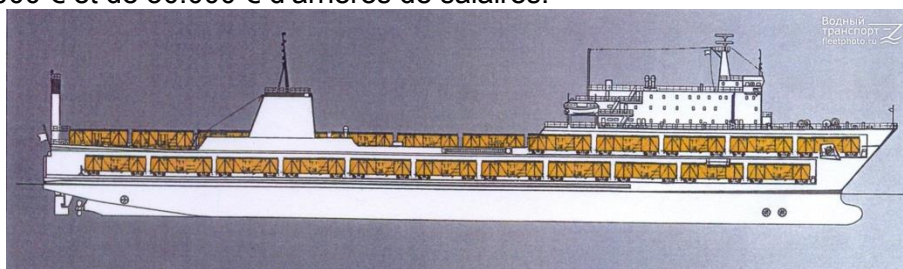
Rio Tagus, Sète. © Anthony Levrot

Aujourd'hui, la concurrence s'annonce rude pour le *Rio Tagus*. Le cimetière maritime de Sète est en passe de s'enrichir d'une nouvelle unité remarquable, l'*Odeep One*, ex-*Petersburg*, ex-*Mukran*, n° OMI 8311883, 190 m de longueur, un navire "pêcheur d'eau", en d'autres termes un navire-usine équipé pour pomper de l'eau de mer à 300 m de profondeur et la mettre en bouteille après filtrage et désalinisation. Son armateur OFW Ships est en liquidation judiciaire, l'équipage a été licencié, le navire âgé de 34 ans, doit être vendu. S'il trouve un acheteur...



Odeep One, port de Sète. © OFW

OFW (pour Offshore Fresh Water) avait acquis l'*Odeep One* en février 2019. C'était alors un train-ferry de construction est-allemande d'une capacité de 150 passagers, 200 véhicules et 49 voitures ferroviaires. Il était exploité sous le nom de *Petersburg* sur le service reliant Baltiysk (enclave de Kaliningrad, Russie) à Ust Luga (oblast de Saint Pétersbourg, Russie). En avril 2018, le ferry russe est en réparation à Tallinn (Estonie). Le 8 juin 2018, il est saisi en raison de factures impayées pour un montant de 350.000 € et de 30.000 € d'arriérés de salaires.



© Fleetphoto.ru



Petersburg, Travemünde (Allemagne), mai 1996. © Andreas Spörri



Odeep One, chantier Remontowa, avril 2019. © MarineTraffic

Après son rachat par OFW, il est converti par le chantier polonais Remontowa à Gdansk. Une chaîne d'embouteillage importée de Chine est installée à bord. En octobre 2019, à sa sortie de chantier, l'*Odeep One* est détenu à Nowy Port (Pologne) avec 20 déficiences. En novembre, il gagne Sète avant d'effectuer une phase de test en Méditerranée. Le projet d'OFW cible une clientèle chinoise qui n'aurait pas encore compris que toute eau de mer est polluée. A la suite des tests, l'*Odeep One* est supposé partir pour une zone de pompage au large des Philippines. Il ne quittera jamais Sète. Fin mars 2020, le navire est immobilisé par le confinement Covid-19, l'armateur obtient l'autorisation de produire à bord et d'y conditionner du gel hydroalcoolique. Le 10 septembre, OFW, en cessation de paiement, est mis en redressement judiciaire. L'unique offre de reprise n'est pas acceptée par le tribunal. Le 8 octobre, la compagnie est mise en liquidation.

Faire la une du site internet du port de Sète porte décidément malheur. Après le *Rio Tagus* défilant au milieu du bandeau d'actualités, c'est au tour de l'*Odeep One* de s'incruster dans le web paysage du port héraultais. Parallèlement, un nouvel encombrement des quais est à craindre.



Odeep One

© <http://www.sete.port.fr/>