

Une bouffée d'oxygène

LA CAVALE DE LA BOMBE FLOTTANTE qui a soufflé Beyrouth

JACKY BONNEMAINS

Pour changer, la capitale libanaise est en ruine. Cette fois, c'est à cause d'un cargo-poubelle, ce maudit *Rhosus*, ex-*New Legend Glory*, s'il vous plaît, détenu pour des défauts majeurs au Japon, en Chine, au Portugal, en Turquie, en Bulgarie, en Ukraine, en Algérie, en Roumanie. Avant de s'enliser à Beyrouth en 2013 avec sa cargaison fatale, il arborait les illustres pavillons de Belize, du Panama, de la Géorgie et, pour son coup d'éclat final, celui de la Moldavie. L'Union européenne n'est pas étrangère à sa mortelle randonnée. À partir de 2008, il était exploité par deux compagnies bulgares. Son dernier propriétaire est un arnaqueur russe basé à Chypre. En juin 2013, le *Rhosus* écope d'un procès-verbal pour 17 déficiences dans le port de Saïda, au Liban déjà. La négligence qui tue, elle revient à l'Espagne. En juillet 2013, l'éternel taulard est signalé à Séville. Il est retenu à quai quinze jours, le temps de procéder à quelques maquillages, assortis d'un engagement à faire le nécessaire dans le port suivant. Fini le temps où les pays de l'Union européenne retenaient les épaves et héritaient de bateaux-ventouses et d'équipages à assister et à rapatrier. Le temps est venu de la patate chaude à refiler à des ports lointains.

À la mi-août 2013, le *Rhosus* est libéré et rejoint Batoumi, en Géorgie, au fond de la mer Noire. C'est la fantomatique société de classification Maritime Lloyd Georgia qui délivre au *Rhosus* ses certificats de navigation, et c'est à Batoumi que seront chargées à bord 2 750 tonnes de nitrate d'ammonium à livrer au Mozambique. Le *Rhosus* touche

Le temps est venu de la patate chaude à refiler à des ports lointains

la Grèce pour faire le plein, bye-bye et bon vent, et atterrit à Beyrouth en octobre, à bout de souffle, de vivres et de finances. La traversée du canal de Suez va lui coûter au minimum 100 000 euros. C'est le Liban qui, à son honneur, a mis fin à sa cavale et, pour son malheur, a stocké dans un hangar vétuste la cargaison explosive. En France, les autorités avaient été plus vigilantes. Le *Junior M*, abandonné par son armateur égyptien en 1999 à Brest, transportait du nitrate d'ammonium en vrac. Six mille tonnes avaient été déchargées avec précaution et livrées à une société de formulation d'engrais, et 1 000 tonnes avaient été immergées « au grand large ».

Le nitrate d'ammonium est un boulet que l'humanité se traîne depuis un siècle. La guerre a commencé un 21 septembre, pas celui de Toulouse en 2001, mais celui d'Oppau en 1921, en Allemagne, chez BASF, un des mastodontes de la chimie qui, pendant la Première Guerre mondiale, fabriquait des explosifs au nitrate d'ammonium et s'était reconverti dans les engrais. Après le nitrate des tranchées, c'est le glo-

À l'aise Breizh

Sans biniou ni cornemuse, la Bretagne exporte désormais ses déchets. En juillet, un premier cargo, le *Sydborg*, battant pavillon hollandais, a chargé à Brest 350 ballots de déchets : 2 500 tonnes en tout de plastique, de bois, de carton et de caoutchouc réduits en poudre, en chips, en granulés, pompeusement qualifiés de combustibles solides de récupération (CSR). Après sept jours de mer, le *Sydborg* est arrivé à Södertälje, une ville suédoise de 100 000 habitants tapie au fond d'un fjord. Sur place, l'incinération du Breizh-combustible va alimenter un réseau de chaleur, émettre des fumées et des dioxines, et

produire 300 tonnes de cendres toxiques et autres imbrûlés. Le *Sydborg* était un coup d'essai. La société Les Recycleurs bretons compte exporter quelque 30 000 tonnes de CSR par an, toujours par mer. En cas de naufrage, ce magma de déchets flottants serait une vraie calamité. En mars de cette année, un autre petit cargo, parti d'Irlande en direction de la Suède avec 2 000 tonnes de CSR, s'est planté sur un rocher au large de l'Écosse. Il a été renfloué et vidé de sa cargaison, mais 30 tonnes de fuel sont parties à la mer. La Suède devient la poubelle de quelques pays européens. Que fait Greta Thunberg? **J. B.**

rieux début du nitrate pour le blé, quand soudain, à 7 h 32 du matin, plusieurs centaines de tonnes explosent dans le silo n° 110 : 600 morts et disparus, 2 000 blessés, 10 000 sans-abri. Dans un rayon de 30 km, les visages sont ensanglantés par les projections de débris. Les effets de souffle ont fauché des milliers de poteaux téléphoniques et d'arbres. La circulation et les communications sont interrompues. Entendue jusqu'à Munich, à 300 km de l'usine catapultée, l'explosion sème la panique. La guerre a-t-elle repris?

Le séisme d'Oppau a eu ses répliques : Texas City, aux États-Unis, en 1947 (581 morts, 3 500 blessés); Brest en 1947 (26 morts, des centaines de blessés); Toulouse en 2001 (31 morts, 2 500 blessés); Ryongchon, en Corée du Nord, en 2004 (161 morts, dont 76 enfants, et plus de 1 300 blessés); Tianjin, en Chine, en 2015 (173 morts, 70 disparus et 720 blessés); et l'apothéose de Beyrouth en 2020.

D'un coup, la France s'agite. Le spectre de Toulouse était presque oublié. Le réveil est brutal. Avec le glyphosate, on meurt à petit feu, avec les engrais azotés, c'est la mort subite. L'émoi de Beyrouth dérive vite vers le « et moi, qu'est-ce que je risque? ». L'état des lieux est cruel. Le nitrate d'ammonium est partout. Sur les routes et les aires d'autoroutes, avec les camions transportant en *big bags* plus de 20 tonnes de la substance imprévisible (se méfier des codes danger 2067, 1942, 2426 et 3375 à l'arrière des remorques), dans les coopératives et hangars agricoles, dans les ports, à l'exemple de Saint-Malo, qui en importe, bon an mal an, de Lituanie 50 000 à 60 000 tonnes, dans les usines vieillissantes qui en produisent dans l'estuaire de la Loire, de la Gironde et entre Le Havre et Rouen. Elles entreposent chacune plus de 5 000 tonnes de nitrate d'ammonium étroitement surveillé mais toujours prêt à surgir de ses cages. ●

LES PETITS CONFINÉS qui vont sur l'eau

Ils sont aux alentours de 300 000, les damnés de la marine marchande qui ne peuvent plus quitter leurs lieux de travail et de vie sur l'océan mondial. Philippins, Indonésiens, Chinois, Indiens, Birmans, Russes ou Ukrainiens, ils sont à bord depuis des lustres. Bloqués dans les ports d'escale par des administrations tatillonnes étrangères à leurs pays d'origine, ils sont considérés comme des pestiférés et des gens de trop. La mer est à eux. La terre les refoule.

La crise du Covid-19 aggrave la ségrégation entre les postes de commandement, qui ont plus de facilité à débarquer et à se faire remplacer, et le petit peuple des machines, de la maintenance, des manœuvres et des cuisines. Aujourd'hui, certains sont à bord depuis douze mois, en infraction flagrante avec leurs contrats de travail et les conventions inter-

La mer est à eux. La terre les refoule

nationales. Les armateurs et les syndicats, qui réclament d'urgence une exemption de quarantaine et de trasseries pour les équipages dans les 174 pays membres de l'Organisation maritime internationale, constatent des troubles psychologiques, des tensions internes et redoutent une dégradation globale de la sécurité en mer et dans les ports, voire des suicides ou des mutineries.

La pandémie révèle au grand jour la fragilité d'une économie globale basée sur les pavillons de complaisance, la multiplicité des intervenants et le recrutement de marins multinationaux par des agences de *manning*, des marchandes d'hommes complètement dépassées par la cascade des événements. Certaines sont au bord de la faillite, et les impayés de salaires des marins risquent aussi de se multiplier. Beaucoup d'entre eux pourraient renoncer à ce métier de nomade et d'exploité à l'issue de leur dernier embarquement, qui s'éternise d'autant plus que la relève n'est pas assurée. La révolte des soutiers sera peut-être le talon d'Achille de l'économie mondiale telle qu'elle est.

Le monde de la pêche n'est pas épargné. Si les nationaux à bord des thoniers battant pavillon français en exercice dans l'océan Indien et l'Atlantique Sud ont pu tant bien que mal être relevés, il n'en est pas de même pour les Ivoiriens, les Ghanéens, les Gambiens ou les Sénégalais. Ils sont aujourd'hui depuis neuf mois confinés à bord et contraints au travail forcé. **J. B.**

