

ferry Le « Pentalina B » a quitté Brest



Alain Le Duff

Le « Pentalina B », qui a quitté Brest le vendredi 28 mai, sera exploité et non déconstruit.

L'un des bateaux-ventouse qui encombraient le port de Brest, le **Pentalina B**, a enfin quitté le port du Ponant le vendredi 28 mai. En janvier, ralliant les îles du Cap-Vert depuis l'Écosse, ce vieux car-ferry de 74 mètres de long avait été victime d'une voie d'eau en salle des machines et avait demandé assistance au Cross Corsen. Remorqué par l'**Abeille Bourbon**, le vieux ferry était un temps resté sur rade avant d'être autorisé à se mettre à quai pour y être réparé.

Il a fallu presque 5 mois de tra-

vaux pour le mettre en conformité avec les réglementations. « **Entre ce que nous lui demandions et ce qu'exigeait le Lloyd's Register, il y avait une liste de dix pages, commente-t-on au centre de sécurité des navires de Brest. Mais l'armateur a tout passé en revue : les deux moteurs, les trois groupes électrogènes, le nettoyage des cuves à gas-oil, les dalots, les pompes d'assèchement, etc.** »

Bloqué également à cause du manque de compétences de l'équipage recruté par l'ar-

mateur, le **Pentalina B** a appareillé avec un commandant anglais et un chef-mécanicien polonais « **qui connaissaient leur affaire** ».

Qui plus est, toutes les factures ont été payées et les portuaires brestois auraient même « **gagné de l'argent** », selon les connaisseurs du dossier. Contrairement à l'**Onyx**, autre vieux ferry qui a défrayé la chronique portuaire brestoïse, le **Pentalina B** sera bien exploité et non déconstruit.

Alain LE DUFF

Manche - Atlantique Un arrêté préfectoral contrôle les prospections en mer

Un arrêté interpréfectoral du 23 avril, signé des deux préfets maritimes de l'Atlantique et de la Manche et de la mer du Nord, Anne-François de Saint-Salvy et Philippe Périssé, a semé l'émoi parmi les entreprises impliquées dans les travaux sous-marins.

Son article 1 stipule en effet qu'« **il est interdit à tout navire, embarcation, engin, plate-forme ou aéronef, en l'absence de permis de prospection ou de recherche délivré par l'État français, de procéder à une quelconque opération de prospection ou de recherche et pour quelque motif que ce soit dans la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique et sur le plateau continental au large des côtes françaises de l'Atlantique et de la Manche et de la mer du Nord.** » Et l'article 2 donne jusqu'à 6 mois au préfet maritime compé-

tent pour donner sa réponse à toute demande de concession.

L'explication de ce renforcement subit de la réglementation est en partie dans les considérants, qui visent entre autres les navires procédant à des fouilles et des sondages, susceptibles d'utiliser des capteurs et matériels de prospection.

« **La Force océanique stratégique et ses sous-marins nucléaires sont basés à la pointe de la Bretagne, rappelle un officier de communication de la préfecture maritime de l'Atlantique. Avec les technologies modernes, ils pourraient devenir moins discrets. C'est pourquoi nous avons travaillé sur cet arrêté, qui nous permet de mieux surveiller ce qui se passe dans nos eaux.** »

Selon des sources non-officielles, la société américaine

Odyssey Marine Exploration (Omex) aurait entamé des prospections d'épaves en Cornouailles britannique et entendrait poursuivre sa campagne en Manche et en mer d'Iroise. Le nouveau texte vise donc, sinon à interdire, du moins à retarder son arrivée dans les eaux françaises. Car cette mission archéologique pourrait être une couverture pour une campagne de pose d'hydrophones – appareils permettant l'espionnage des sous-marins.

Le fait qu'Omex, entreprise cotée au Nasdaq, a été créée et est exploitée par d'anciens officiers de marine et d'anciens plongeurs de l'US Navy plaide en ce sens.

Le problème est que cet arrêté risque d'entraver les activités des navires français, comme ceux qui, dans les mois à venir, doivent faire des relevés scientifiques pour le réseau Natura 2000 en mer. Les préfectures maritimes assurent que rien ne changera pour les « habitués », comme les navires de l'Ifremer, et qu'elles seront attentives à instruire rapidement les dossiers « normaux ». Mais il faudra bien constituer ces dossiers, ce qui prendra peut-être un peu plus de temps.

Bernard JÉGOU

capitaux Atalaya veut financer les « pépites » maritimes

Polytechnicien et ancien du ministère de la Défense, Thierry Letailleur a créé Ace Management en 2000 après avoir dirigé la Financière de Brienne. Son métier ? Gérer pour le compte de grands apporteurs de capitaux (Airbus, Thales, Safran, DCNS, Areva, Axa ou de grandes banques) des fonds investis ensuite selon diverses formes (capital-risque, capital-développement, LBO...) dans des PME technologiques à fort potentiel. Déjà gestionnaire de 300 millions d'euros de capitaux principalement dans les secteurs de l'espace et de la défense, Ace Management crée, à l'initiative du Cluster maritime français, un nouveau fonds commun de placement à risques (FCPR) dédié au maritime.

Dénoté Atalaya et doté, à terme, de plus 30 millions de fonds, il a pour but de prendre des participations dans des

PME-PMI « **quel que soit leur stade de développement** ». Secteurs visés : l'exploitation des ressources marines, le transport maritime, la construction navale, le nautisme, les activités portuaires, la sécurité en mer, les éco-industries marines... Les pôles mer Bretagne et Paca devraient participer de près à l'identification et l'analyse des projets dans lesquels Atalaya pourrait décider d'investir.

Plusieurs partenaires ont participé à la constitution d'un premier montant de souscriptions de 15 millions d'euros : CDC Entreprises (qui intervient pour le compte du Fonds stratégique d'investissement), DCNS, le Gican (groupement des industries de construction et activités navales), la région Pays de la Loire et Louis Dreyfus Armateurs.

Thibaud TEILLARD

► **Mission grands fonds : pas de conclusion.** La dernière réunion de la mission gouvernementale sur l'avenir et la durabilité des pêches de grands fonds devait avoir lieu mercredi 3 juin. Cette réunion a bien eu lieu. Mais les points de vue restant très divergents entre les membres de cette mission, qui regroupe professionnels scientifiques et environnementalistes, sous la houlette du député Philippe Boennec, la mission s'est accordé un délai supplémentaire pour tenter de parvenir à un document final qui, faute d'être consensuel, serait acceptable par tous. La mission pourrait rendre ses conclusions aux alentours de la première ou de la deuxième semaine de juillet.

► **« Bugaled Breizh » : la justice décidera en juillet de la poursuite de l'enquête.** La chambre d'instruction de la cour d'appel de Rennes, à l'issue d'une audience, le mardi 1^{er} juin, a décidé de se laisser jusqu'au 2 juillet pour déterminer la prolongation ou non de l'enquête sur le naufrage du chalutier locustiste. Les avocats des familles et de l'armateur espèrent que de nouvelles commissions rogatoires internationales vont être lancées vers les pays détenteurs de sous-marins nucléaires d'attaque. Et notamment vers les États-Unis, pointés du doigt par le récent rapport de l'expert Dominique Salles.



A.L.D.

► **Plusieurs conventions de l'OMI publiées.** Quatre décrets, parus au *Journal officiel* les 18 et 20 mai, publient plusieurs résolutions du Comité de protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI). Il s'agit de la résolution MEPC 166, sur l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (recueil IBC) ; de la résolution MEPC 167, qui définit des règles de la Convention pour la prévention des pollutions par les navires (Marpol) pour la zone spéciale des eaux méridionales de l'Afrique du Sud ; et des résolutions MEPC 95 (46) et MEPC 111 (50), amendant la convention Marpol. Ces textes étaient signés, pour certains, en 2001 et 2003. De plus, les résolutions 170 (79) et 257 (84) du Comité de la sécurité maritime (MSC) amendant la convention Solas ont été publiées le 26 mai ; elles concernent les dispositions anti-incendie.