



## PLANÈTE

# « Costa-Concordia » : tout pour éviter la marée noire

Les opérations de pompage des 2 300 tonnes de fuel contenues dans les cuves devaient débiter mercredi

**Rome**  
Correspondant

**L**e gouvernement italien devait décréter, jeudi 19 janvier, l'état d'urgence et de catastrophe naturelle dans la zone de l'île du Giglio, face au littoral toscan, ou, dans la nuit du vendredi 13 au 14 janvier le navire de croisière *Costa Concordia* s'est échoué, à la suite d'un comportement et de manœuvres irresponsables de son capitaine. Cette mesure permettra à un commissaire nommé par le gouvernement de valider les opérations de pompage des 2 300 tonnes de fuel retenues dans les cuves, ainsi que de renflouement de l'épave.

Le temps presse et la menace d'une catastrophe écologique n'est pas écartée. Le beau temps se main-

tient sur la zone, mais la mer est prévue de « forte agitée » dans les prochains jours. La proue du *Costa Concordia* repose pour l'instant sur un banc de sable, et la poupe sur des rochers dans lesquels il s'est en partie ancré, à une profondeur d'une vingtaine de mètres.

Mais, plus au large, s'ouvre un a-pic de 88 m de profondeur. Lundi, le bateau s'est enfoncé de quelques centimètres à la proue, interrompant immédiatement, pour plusieurs heures, les recherches des corps et d'éventuels survivants.

Mardi, une équipe de plongeurs était déjà à l'œuvre autour du mastodonte (300 m de long sur 30 m de large), échoué à l'entrée du port du Giglio pour inspecter l'état des

cuves et reperer, sur la coque, les endroits où il faudra effectuer les forages pour placer les pompes

Selon Kees van Essen, directeur des opérations de la société néerlandaise Smit Salvage, spécialisée dans ce type d'intervention le pompage devait débuter mercredi, une fois obtenu le feu vert du gouvernement. Les opérations pourraient durer « entre trois et quatre semaines ». Smit Salvage a conduit des exercices de ce type sur le sous-marin nucléaire russe *Koursk*, perdu en 2000, et le pétrolier chypriote *Haven*, coulé en 1991

au large de Gênes. Les cuves du *Costa Concordia* sont pleines d'un fuel lourd dont la fuite pourrait être une catastrophe pour la petite île de l'archipel toscan, réputée pour la beauté de ses fonds marins. Il devra être réchauffé pour être pompé et stocké dans des bateaux citernes

### « Le plus vite possible »

M van Essen interroge au cours d'une conférence téléphonique, s'est voulu rassurant : « Aucun réservoir n'est endommagé », mais « il y a toujours des risques ». « Tout le

monde est conscient de la menace, et il poursuit. Nous devons faire le plus vite possible ». À titre de prévention, des bouées jaunes couvertes de matière absorbante ont été installées pour capter d'éventuelles nappes d'huile ou de carburant

De son côté, la France a proposé de mettre au service de l'Italie les équipes du Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux de Brest, créé en 1979 après le naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz*. Le gouvernement est également prêt à envoyer des

barrages flottants et des produits dispersants stockés sur quatre sites de la Méditerranée (Marseille, Toulon, Sete et Berre)

Si tout va être mis en œuvre pour éviter une marée noire, le ministre de l'environnement, Corrado Clini, maintient la pression sur le croisiériste Costa, dont les drapeaux suspendus à son siège de Gênes ont été mis en berne. Le gouvernement a donné dix jours à la compagnie pour présenter un plan de renflouement de l'épave, qui sera à sa charge

Trois options sont à l'étude

pour permettre au *Costa Concordia*, lourd de 110 000 tonnes d'acier et d'une énorme quantité d'eau, de se remettre à flots : soulever l'épave avec des ballons glissants sous son flanc droit, tenter de le remettre à la verticale en le tirant avec des remorqueurs, ou le débrancher en tronçons, plus facilement maniables. Une quatrième solution n'est pas écartée, dans le cas où les trois autres se révéleraient impossibles ou trop coûteuses : tirer l'épave vers l'abysse, qui l'engloutira à jamais ■

PHILIPPE RIDET

## Les scénarios à l'étude

Avant de pouvoir envisager toute opération, les 2 300 tonnes de carburant doivent être pompées

### Option 1. Le basculement

Après avoir colmaté la brèche de 70 m de long, l'épave est redressée par des remorqueurs et par des bouées géantes qui exercent une poussée pour la remettre à la verticale

### Option 2. La flottaison

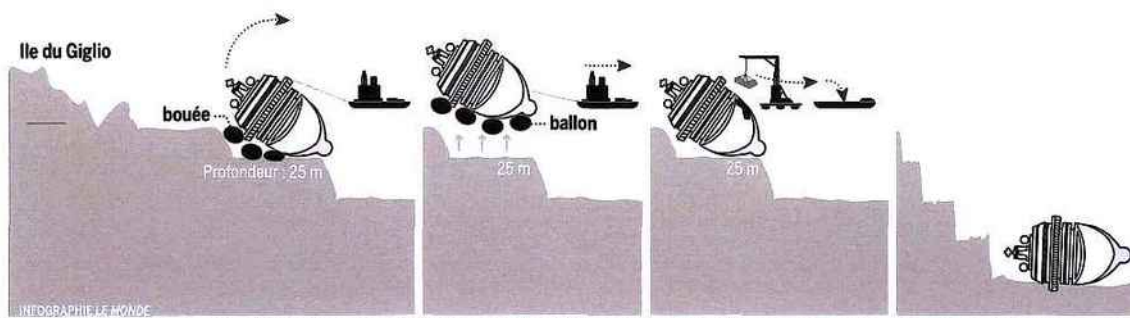
L'épave est soulevée à l'aide de ballons géants glissants sous son flanc droit, puis tractée dans cette position vers un port

### Option 3. Le démantèlement

Le bateau est découpé sur place à l'aide de grues flottantes et de barges permettant l'évacuation en tronçons des 110 000 tonnes d'acier

### Option 4. L'engloutissement

L'épave est tractée vers le large pour la laisser sombrer dans les profondeurs



## Le bilan s'alourdit : 11 morts et 28 disparus

Le bilan du naufrage du *Costa Concordia* s'est alourdi avec la découverte, mardi 17 janvier, de 5 nouveaux corps dans la partie immergée de la poupe, portant à 11 le nombre de morts, tandis que 28 passagers et membres d'équipage sont portés disparus. Les recherches d'éventuels survivants ont dû être interrompues, mercredi 18 janvier, en raison de mouvements de l'épave. Quant à Francesco Schettino, le capitaine du paquebot, il a été libéré, mardi 17 janvier, de la prison de Grosseto (Toscane) et assigné à résidence à son domicile de Meta di Sorrente (Campanie). Une libération contestée par le procureur Francesco Verusio, qui avait demandé son maintien en détention.

## Les professionnels de la croisière restent confiants, malgré les défections attendues

C'EST UNE QUESTION a 24 milliards d'euros, le poids du marché mondial de la croisière. Le naufrage du Costa Concordia aura-t-il un impact sur un secteur qui a accueilli 18,8 millions de passagers en 2010, contre 14,3 millions cinq ans plus tôt ?

« Les images du bâtiment ademi immergé qui tournent en boucle sur les chaînes télévisées inquiètent forcément nos éventuels clients », relève Yannis Vassilakopoulos, vice-président de l'Asso, la société française des compagnies de croisière. Tout le monde

ne parle que de ça, et les réservations des prochaines croisières devraient s'en ressentir. Cependant, je pense que nous retrouvons des passagers à moyen terme. » Malgré le naufrage du Sea Diamond de Louis Cruise au large de la Grèce en 2007, qui avait fait deux morts, le marché était reparti très rapidement.

Pour le croisiériste, deux raisons justifient cette confiance. « Malgré cette catastrophe, nos bateaux sont beaucoup plus sûrs que les autres moyens de transport, comme l'avion, observe-t-il. Et notre offre

est extrêmement bien adaptée aux besoins de nos clients. »

À Marseille, premier port de croisière français, la confiance est de mise. « Du fait du naufrage, nous allons perdre 40 000 passagers au premier trimestre. C'est le nombre de voyageurs qui devaient faire escale avec le Costa Concordia. Mais, à long terme, je reste optimiste », assure Jacques Truau, président du Club de la croisière Marseille-Provence.

En 2011, 809 000 passagers ont fait escale dans la Côte phocéenne contre 15 000 en 1996. Avec une dépense de 60 euros à 150 euros

par passager, la croisière représente un revenu important pour la ville, qui ne devrait pas disparaître. « Nous escomptions, en 2012, près de 960 000 passagers. Nous en aurons vraisemblablement un peu moins », dit M. Truau.

### « Très sensibles »

« Je ne partage pas l'optimisme des professionnels », confie au contraire Didier Arino, directeur du cabinet de conseil Protourisme. Les voyageurs français, et sur tout les seniors et les familles, qui constituent les trois quarts des 400 000 passagers nationaux, sont très sensibles à ce type d'événement. Je ne serais pas étonné que les réservations baissent sérieusement pendant au moins dix-huit à vingt-quatre mois. »

En revanche, juge M. Arino, les marchés américain (10 millions de passagers) et britannique (1,6 million de passagers) ne devraient pas être autant affectés par cette tragédie.

Dans l'immédiat, c'est Carnival, première compagnie mondiale de croisière et maison mère de Costa,

qui est au cœur de la tourmente. Mardi 17 janvier, son cours en Bourse a dévisé de 13,65 % à New York. L'accident va coûter à l'entreprise plusieurs centaines de millions d'euros.

Les autres entreprises du secteur craignent, pour leur part, un renforcement de la réglementation de la sécurité des « méga-navires » de croisière, comme l'évoquait, lundi, l'Organisation maritime internationale. Un tel changement pourrait modifier l'équation économique du marché. ■

PHILIPPE JACQUÉ