

Secrétariat d'Etat à la Mer
40, rue du Bac
75700 Paris

Le 23 mai 2005

A l'attention de Monsieur le Secrétaire d'Etat à la Mer

Nous apprenons qu'un navire à passagers qualifié en tant que car-ferry va être vendu aux enchères le 31 mai à Bordeaux. Il s'agit du *Médocain*, battant pavillon français, construit en 1968 et ayant servi au transbordement des passagers et des véhicules entre Royan et Le Verdon dans l'estuaire aval de la Gironde. Ce navire est considéré comme pouvant naviguer en eaux côtières. Sa capacité annoncée est de 500 passagers. Certains points de faiblesse de la coque ont été détectés. Des tôles ont été remplacées. Le *Médocain* n'est plus agréé par une société de classification depuis 2002. Les Affaires Maritimes de Bordeaux ont donné leur accord pour une éventuelle prise en remorque vers un pays étranger sous réserve que la résolution A 765 de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) soit respectée – toilette de mer, ponts supérieurs verrouillés et mis en sécurité, planification du train de remorque, plan d'urgence en cas de difficultés météo, classification.

Nous estimons, vues l'ancienneté et la conception du navire que sa revente et sa réutilisation en tant que transbordeur en Afrique ou en Asie est susceptible d'exposer les futurs usagers à des risques de naufrage compte tenu des conditions d'exploitation et de surcharge de ce type de navires dans des pays archipélagiques, insulaires et à forte densité démographique où les fleuves, deltas, estuaires, détroits et lacs ont une importance logistique primordiale.

Nous vous demandons étant donné que le pavillon de ce navire est français de surseoir à la revente du *Médocain* ou de l'assujettir à une activité fluviale en Europe ou au démantèlement.

La position de Robin des Bois est en fait que le *Médocain* doit être détruit. Il est positif de retirer de l'océan mondial les pétroliers dont la conception est archaïque ; des précautions analogues doivent être prises pour les transporteurs de passagers. La destruction du *Médocain* sera facilitée par le fait qu'une opération de désamiantage a été effectuée par le Conseil Général de Gironde, ex armateur du navire. **Quel que soit le sort du *Médocain*, nous attirons votre attention sur le fait qu'il est susceptible de contenir des matériaux solides ou liquides pollués au PCB et que ces matériaux sont interdits de vente ou de cession, et doivent faire l'objet d'un traitement en sites dédiés. Vous voudrez donc bien à travers l'exemple du *Médocain* rappeler ce point à tous les armateurs français pour lesquels l'application de cette disposition ne semble pas être une priorité**

Dans l'attente de votre réponse et de votre action, veuillez agréer Monsieur le Ministre l'expression de nos sentiments les meilleurs et trouver ci-joint une liste non exhaustive des catastrophes de transbordeurs et bacs à fret et à passagers dans les années récentes.

Jacky Bonnemains

Copie : Monsieur le Premier Ministre, Monsieur le Ministre de l'Ecologie, Messieurs les Préfets Maritimes de Brest, de Toulon, et de Cherbourg, OMI, Ambassades du Sénégal, de la République Démocratique du Congo, de Tanzanie, du Kenya, de l'Ouganda, du Nigeria, du Bangladesh, des Philippines.

Association de protection de l'Homme et de l'environnement
14, rue de l'Atlas 75019 Paris - Tél : 01.48.04.09.36 - Fax : 01.48.04.56.41
www.robindesbois.org

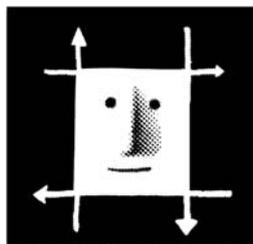
Liste non exhaustive des naufrages de navires de transporteurs de passagers et car ferries dans le monde depuis 1986. A quelques rares exceptions près comme le naufrage de l'*Estonia*, ces accidents se sont déroulés en eaux côtières, en delta, en lac, en estuaire ou en trajet inter insulaire, tous trafics ou trajets que le *Médocain* peut assurer.

Nous espérons que ce récapitulatif vous incitera à prendre des initiatives nouvelles dans le domaine des ventes de navires et que votre réponse ne se contentera pas d'évoquer les critères de liberté internationale du commerce et la soumission du *Médocain* aux règlements internationaux de l'OMI, et nationaux du nouveau pavillon auquel il serait rattaché. Grâce à vous, le *Médocain* ne sera pas un nouveau *Joola*. Nous rappelons à ce sujet que nous sommes favorables à un programme français et européen permettant aux pays africains et asiatiques de s'équiper en navires à passagers sûrs et de former des équipages adaptés.

Date	Navire	Lieu	Victimes	Estimation des passagers embarqués (capacité annoncée)
20/04/1986	<i>Atlas Star</i>	Bangladesh	200	
25/05/1986	<i>Samia</i>	Bangladesh	600	1000 (500)
06/03/1987	<i>Herald of Free Enterprise</i>	Belgique	193	543
12/1987	<i>Dona Paz</i>	Philippines	4341	
20/01/1988		Niger	100	200
24/10/1988	<i>Dona Marilyn</i>	Philippines	254	
27/12/1988	<i>Haisal</i>	Bangladesh	200	
28/01/1990		Bangladesh	150	200 (70)
06/04/1990	<i>Scandinavian Star</i>	Norvège	158	
10/04/1991	<i>Moby dick</i>	Italie	142	
15/12/1991	<i>Salem Express</i>	Egypte	476	560
15/04/1992		Nigeria	300	
16/02/1993	<i>Neptune</i>	Haiti	2000	(800)
29/03/1993		Inde	150	
10/10/1993	<i>Seohae</i>	Corée du Sud	301	370 (207)
02/1994		Chine	133	
30/04/1994		Kenya	170 ?	(200)
30/05/1994		Bangladesh	40	200 (100)
20/08/1994	<i>Dina</i>	Bangladesh	300	
28/09/1994	<i>Estonia</i>	Finlande	852	989
03/12/1994	<i>Cebu city</i>	Philippines	130	605
07/03/1995	<i>Ndembi Nemiage</i>	Angola	82	
17/05/1995	<i>Antipolo</i>	Philippines	61	200 (75)
16/08/1995	<i>Basanti</i>	Bangladesh	150	150 ?
30/08/1995	<i>Ngoc Thanh II</i>	Vietnam	28	150 (80)
05/10/1995		Birmanie	100	150
09/10/1995		Chine	25	77
31/10/1995		Inde	67	100
10/11/1995		Thaïlande	2	153
13/11/1995		Bangladesh	75	175
19/01/1996		Bangladesh	50	75
21/01/1996	<i>Burita</i>	Indonésie	340	
19/02/1996	<i>Gretchen I</i>	Philippines	50	
22/05/1996	<i>Bukoba</i>	Tanzanie	600	1000 (441)
01/1997		Chine	42	
18/02/1997		Kenya	31	
18/03/1997		Birmanie	35	537
17/06/1997		Bangladesh	50	250
24/07/1997		Bangladesh	47	200
14/08/1997		Vietnam	24	97
23/08/1997		Inde	1	40
04/04/1998		Nigeria	300	

07/1998		Chine	50	
20/09/1998	<i>M.V. Princess of the Orient</i>	Philippines	100	
02/1999		Indonésie	332	350
11/05/1999	<i>Dwipkanya</i>	Bangladesh	200	400 (200)
11/1999		Indonésie	361	
25/11/1999	<i>Dashun</i>	Chine	276	336
13/12/1999	<i>Gigi</i>	Tanzanie	11	145
23/12/1999	<i>Asia South Korea</i>	Philippines	214	816 (614)
19/04/2000		Viet Nam	11	20
05 /2000	<i>Masnait</i>	Indonésie	41	125
29/06/2000	<i>Cahaya Bahari</i>	Indonésie	492	500 (250)
06/09/2000		Ouganda	37	50
26/09/2000	<i>Express Samina</i>	Grèce	80	510
12/2000		Bangladesh	88	
31/03/2001		Ouganda	36	
03/04/2001		Philippines	12	40
03/05/2001	<i>M.V.Musaka</i>	RD Congo	100	
11/2001		Bangladesh	60	
11/04/2002		Tanzanie	100	150
25/04/2002		Ghana	55	90 (74)
05/05/2002	<i>M.L. Salaudin 2</i>	Bangladesh	120	150
08/06/2002		Ouganda	40	
28/07/2002		Inde	65	100
26/09/2002	<i>Joola</i>	Sénégal	1800	2000 (550)
11/2002		RD Congo	200	
17/12/2002		Libéria	200	(100)
19/12/2002		Brésil	55	300 (150)
04/03/2003		Nigeria	89	100
17/03/2003		Bangladesh	6	150
24/03/2003		Burundi	150	
25/03/2003	<i>M.V. Kashogwe</i>	RD Congo	109	130 (64)
05/04/2003		Bangladesh	60	170
23/04/2003		Bangladesh	130	
03/05/2003		Philippines	25	
10/07/2003	<i>M.V. Nasreen</i>	Bangladesh	400	700-1000
10/2003	<i>(bac)</i>	RD Congo	13	
13/10/2003		Nigeria	50	100
17/10/2003	<i>Andrew J. Barberi</i>	USA	10	
27/11/2003	<i>Dieu Merci</i>	RD Congo	200	290
23/12/2003	<i>Piary</i>	Philippines	55	75
03/02/2004		Ouganda	55	75
14/03/2004	<i>Samson</i>	Madagascar	109	113
18/03/2004		Maldives	18	120
19/03/2004	<i>Beringin Jaya</i>	Indonésie	180	320
20/05/2004	<i>M.B. St Martin</i>	Philippines	19	168
23/05/2004	<i>M.V. Diganta</i>	Bangladesh	42	50
23/05/2004	<i>M.V.Lightning Sun</i>	Bangladesh	200	250
15/06/2004	<i>(bac)</i>	RD Congo	7	70
24/09/2004		Chine	48	65
20/02/2005	<i>M.V. Maharaj</i>	Bangladesh	150	400 (167)
15/05/2005	<i>Prince of Patuakhali</i>	Bangladesh	56	150 (75)
15/05/2005		Bangladesh	88	
17/05/2005	<i>M.L. Raipura</i>	Bangladesh	202	250

Sources : AFP; Associated Press; BBC; China Daily; CNN; Croix (la); Devoir (le) ; El Pais ; Figaro (le) ; Havre Libre (le) ; Humanité (l') ; Independant (the) ; International Herald tribune ; Japan Times ; Journal du Dimanche ; Khaleej Times ; Libération ; Libre Belgique (la) ; Lloyd's List ; Marin (le) ; Monde (le) ; New Age (the) ; New Zealand Herald ; Ouest-France; Paris Normandie; Parisien (le) ; People's Daily ; Reuters ; Taipei Times; Télégramme (le); Voix du Nord (la)



ROBIN DES BOIS

Objet: vente aux enchères d'un car-ferry. **17 h demain, 31 mai,** hôtel des ventes de Bordeaux.

Affaires Maritimes ou Business

Le journal national Aujourd'hui évoquait samedi 28 mai la prochaine vente aux enchères du *Médocain*. Citant un bateau en parfait état dont plusieurs milliers de touristes et autres usagers gardent un souvenir tendre, le journal précisait -seule information vraie- que le *Médocain* a été construit en 1968.

Le *Médocain*, construit donc en 1968 par les ateliers et chantiers de France-Gironde était conçu en tant que bac pour le passage d'eau entre Royan et la Pointe de Grave. Sa capacité initiale était de 266 places. Son armateur était le Conseil Général de Gironde jusqu'en mai 2004 où il a été vendu dans des conditions inconnues à la division "transport fluvial" d'un transporteur routier, Bull Services, installé à Villenave d'Ornon.

A l'occasion de sa vente, le *Médocain* est qualifié de transbordeur en eaux côtières et de car-ferry; un ratissage large qui permet d'appâter les exploitants de bateaux à passagers dans les pays où les niveaux de sécurité maritime sont faibles et souvent victimes de catastrophes maritimes à répétition, notamment l'Afrique, le Moyen Orient, l'Europe Orientale, l'Asie (voir liste attachée à notre courrier au Secrétaire d'Etat à la mer en date du 23 mai 2005).

Le *Médocain*, battant à ce jour le pavillon français, peut donc être acheté par n'importe qui et remorqué et exploité n'importe où. Les Affaires Maritimes de Bordeaux en conviennent, même si elles en sont navrées. La capacité du *Médocain* est aujourd'hui fixée à 500 passagers. En fait "d'état parfait", sa conception archaïque, son pont supérieur, ses moteurs d'origine à la maintenance improbable, en font un candidat logique à un suicide collectif à base de surcharge et de pannes, un *Joola bis* (1800 morts au Sénégal), ou plus près de chez nous un *Saint-Philibert bis* (450 victimes en 1931), surchargé, égaré dans l'embouchure de la Loire, certifié par Véritas et naufragé. Le *Saint-Philibert*, quelques mois après la tragédie, a été renfloué et réutilisé après arasement de ses superstructures comme transporteur de sable jusqu'en 1979 entre Morlaix et Saint-Malo.

Mais le *Médocain*, lui, est revendu en tant que navire à passagers. Au nom de la libéralité du commerce, il n'est soi-disant pas possible de restreindre sa revente à la démolition ou à son installation sur un rond-point ou un quai. Le Ministère des Transports n'a pas répondu aux sollicitations de Robin des Bois en date du 23 mai (voir pièce ci jointe). La sortie de flotte pour les vieux pétroliers, tout le monde s'y accorde, mais pour les navires à passagers il n'y a rien à faire. Il est vrai que lorsqu'un pétrolier coule, la cargaison coûte cher, et les indemnités aussi sur le littoral européen et américain, tandis que lorsqu'un transbordeur à passagers coule sur le Congo, la cargaison n'a pas grande valeur. Quant aux responsabilités des vendeurs, elles sont totalement dégagees puisque l'adjudicataire de la vente signera une "prise de possession" du *Médocain* le rendant immédiatement responsable "de toutes manoeuvres effectuées".