

Remorqueurs de haute mer : Alliot-Marie ferme la porte aux chantiers français

LES Constructions mécaniques de Normandie et les élus de Normandie et du Finistère n'ont pas abandonné l'idée de faire plier Les Abeilles International (LAI). Cet armement, filiale de Bourbon Maritime, a été retenu par la marine nationale pour assurer le dispositif maritime d'intervention, d'assistance et de sauvetage en haute mer en Manche-Atlantique. Pour répondre au mieux à cette mission, il a décidé de construire 2 remorqueurs de haute mer en Norvège, au grand dam des chantiers français Piriou et CMN (1).

Si, à Concarneau, on se veut relativement discret, à Cherbourg, les salariés des CMN se font entendre. Le jeudi 23 octobre, 300 d'entre eux ont manifesté dans les rues du port bas-normand. Ils ont également remis une pétition, signée par 1 500 personnes, au sous-préfet de Cherbourg. Les « métallos » des CMN ont également mis la pression sur leurs élus. 3 d'entre eux (2) ont été reçus par Michèle Alliot-Marie, la ministre de la Défense, le même jeudi 23, dans l'après-midi. Pour pas grand chose, puisque la ministre leur a déclaré ne pouvoir rien faire.

Les Finistériens avaient, eux, porté le fer à l'Assemblée natio-

nale. Lors de la traditionnelle séance des questions au gouvernement, Gilbert Le Bris, député-maire de Concarneau, a interrogé le mercredi 22 octobre Michèle Alliot-Marie. Il a rappelé que, même si c'était une entreprise privée qui commandait les navires, « c'est bien l'État qui en paiera l'affrètement ». Gilbert Le Bris a expliqué ne pas vouloir croire que l'État « n'ait aucun pouvoir d'infléchir la décision » de LAI. Et de poser une question sur un mode un peu dramatique : « Arbitrera-t-il [NDLR : le gouvernement] afin de ne pas sacrifier notre construction navale ? »

Dans sa réponse au député, la ministre de la Défense a rappelé que la société Les Abeilles International, choisie par le Commissariat de la Marine, a, au terme d'un appel d'offres international, retenu deux chantiers : un français et un norvégien. Et que LAI « a une préférence pour le second, qui offre de meilleures prestations techniques, pour un prix inférieur et dans des délais plus courts ».

Michèle Alliot-Marie a également précisé, et c'est le plus important, que « la marine n'a aucun moyen d'influer sur [ce]

choix, ne serait-ce que du fait des accords internationaux signés par notre pays, dont certains par vous-mêmes ». Elle a précisé que « ne s'agissant pas d'un navire de guerre, la réglementation communautaire comme les accords de l'OMC interdisent d'imposer toute clause de préférence nationale au prestataire ».

Il semble que cette réponse « officielle » du gouvernement ferme définitivement la porte aux attentes concarnoise et cherbourgeoise. Sauf retournement de situation de dernière minute, les deux futures « Abeilles » seront donc construites en Norvège. Dans un chantier qui, pour l'instant, reste encore inconnu. Bourbon Maritime ne communiquera son nom que lorsque la notification officielle du marché lui aura été faite.

Y. B.

(1) Lire « le marin » des 19 septembre (page 8) et 24 octobre (page 10).

(2) René Garrec, président de la région Basse-Normandie, Jean-François Legrand, président du conseil général de la Manche et le député (UMP) Jean Lemièr.

Allais pourrait finalement rester à Dieppe

PISTE malouine compromise, piste cherbourgeoise activée, piste dieppoise relancée. Alors qu'en septembre dernier, le transfert vers l'ancien site Alstom Leroux Naval de Saint-Malo de tout ou partie des activités du chantier dieppois de construction navale MSI Chantiers Allais semblait sur des rails pour 2004, rien n'est moins vrai aujourd'hui. Principal obstacle, une réglementation européenne (CE 1540/98) qui stipule que sur un site de construction navale laissé vacant, une nouvelle entreprise ne pourra construire des unités supérieures à 100 tonnes brutes. Le tout dans un contexte où

le dossier Alstom est regardé avec une attention particulière par Bruxelles.

Dans cette configuration, François Allais, patron de l'entreprise qu'il a créée en mai 1984, pourrait se retourner vers des « infrastructures inoccupées » à Cherbourg, à des conditions attractives. « Des contacts sont pris », commente-t-il. Mais finalement, l'entrepreneur ne serait pas insensible aux pressions des instances dieppoises, qui ne souhaitent pas qu'un nouveau pan de l'industrie locale se fissure. Des études de faisabilité technique et financière sont actuellement rondement menées pour un transfert du

chantier au fond du bassin de Paris... à Dieppe. L'entreprise pourrait alors bénéficier du Synchronlift et de ses 300 tonnes de capacité de levage.

« Toutes les pistes restent activées mais, pour des raisons de cœur, une solution dieppoise, nous séduirait le plus », admet François Allais. Le choix définitif devrait se faire avant la fin de l'année, sachant que l'objectif de l'entreprise reste de construire des unités plus longues (jusqu'à 40 mètres) avec les contraintes techniques qui vont de pair.

Richard GOASGUEN