

Le Clemenceau démantelé à Bordeaux ?

Un consortium a approché le port autonome de Bordeaux, qui n'a pas dit non. Sans pour autant s'engager. Il ne dispose que d'une seule cale sèche.

L'ex-Clemenceau sera-t-il démantelé à Bordeaux ? Peut-être. C'est en tout cas la solution sur laquelle travaille un consortium formé par Martin Recycling et Europlasma. Ces deux sociétés ont décidé de coopérer pour démanteler les navires en fin de vie, « en particulier l'ex-Clemenceau et le croiseur Colbert. Le site étudié en priorité par le consortium pourrait utiliser les installations du port autonome de Bordeaux. » Martin Recycling est un groupe spécialisé dans le recyclage des vieux métaux alors qu' Europlasma met en œuvre une technologie de pointe pour le désamiantage, la torche à plasma.

« Le port autonome de Bordeaux se dit intéressé », affirme Charles Kofyan, directeur industriel de Martin Recycling. Il observe une évolution des mentalités. « Il y a deux ans, tous les ports disaient non. Petit à petit, ça change. » Ce n'est pas encore le cas à Brest, toutefois. « C'est dommage car il existe à Brest un outil très intéressant. »

Pour Martin Recycling, le désamiantage et la démolition de l'ex-Clemenceau fournissent surtout l'occasion de créer une filière de démantèlement des vieux navires. « Nous voulons créer un outil industriel pérenne. Il faut faire des travaux et des démarches pour obtenir l'autorisation d'exploiter une installation classée. Dans ces conditions, il serait dommage de se limiter au Clemenceau. »

Le port de Bordeaux dispose d'une cale sèche de 250 mètres de long. Pour mettre l'ex-Clemenceau au sec, c'est un peu juste. Du côté de Martin Recycling, on estime pourtant le coup jouable. « Il suffit d'éliminer du tirant d'air, explique Charles Kofyan. La piste d'envol est plus longue que la coque. Si



Un consortium formé de Martin Recycling, un groupe de recyclage des vieux métaux, et d'Europlasma, une société spécialisée dans le désamiantage, envisage de démanteler le « Clemenceau » à Bordeaux.

on la découpe, on réduit les dimensions du navire. Ce travail peut se faire à flot. »

Aiors, le démantèlement de l'ex-Clemenceau est-il réellement envisageable à Bordeaux ? « On n'a pas dit non », admet Philippe Deiss, le directeur du port autonome. Ce qui ne veut pas dire qu'il soit demandeur. « Je ne suis pas allé les chercher », note M. Deiss en parlant de Martin Recycling et d'Europlasma. Aucun engagement n'est pris. Et certains obstacles se font très vite jour. Le port autonome de Bordeaux n'a qu'une seule cale sèche en service. « Elle ne fait pas le plein mais j'en ai besoin pour nos activités de réparation navale », souligne Philippe Deiss. Il apparaît difficile qu'une activité de déconstruction monopolise cette forme de radoub. « Et on ne va pas l'agrandir pour y pousser le Clemenceau! », précise M. Deiss.

Martin Recycling et Europlasma ont donné de l'écho aux contacts pris avec Bordeaux. Coup de bluff pour réveiller l'intérêt d'autres sites et jouer une forme de concurrence ? « Je ne crois pas qu'il puisse y avoir surenchère entre les ports », affirme pour sa part Philippe Deiss.

Martin Recycling a planché sur d'autres solutions que le port de Bordeaux. « Le Havre, Dunkerque et Saint-Nazaire présentent le même profil », note Charles Kofyan. L'hypothèse d'un démantèlement de l'ancien porte-avions dans un port européen n'est pas non plus écartée. En revanche, Lorient semble hors du coup compte tenu des caractéristiques de sa rade. « On n'arriverait pas à y rentrer avec le Clemenceau. »

O. M.

Dealers : les « dettes » de l'emploi

Tous les trois avaient un travail, étaient insérés. Mais ils ont choisi de faire du trafic de stupés. Pour payer des dettes. Au risque de tout perdre.

« Je venais de perdre mon père, j'avais besoin de sous pour payer les obsèques! » Voilà l'explication que Samuel Brimbeuf, 24 ans, a fournie aux enquêteurs de la brigade des stupés, venus l'arrêter mercredi. Explication surprenante, mais renouvelée hier devant le tribunal correctionnel, en comparution immédiate. Kevin Bossard, lui, avait une raison tout aussi pragmatique de se lancer dans le trafic de cannabis. Ou plutôt de poursuivre dans ce petit business qui lui avait déjà valu en mai 2006 une condamnation à trois mois avec sursis. « J'avais une dette de 1900 € après de mon précédent fournisseur. »

« Sans mentir... »

Kevin, jeune homme maigre à la voix inaudible, ne connaissait pas Samuel. C'est Gurban, un collègue de travail, cuisinier comme lui, qui va servir d'intermédiaire. Après ses premiers ennuis judiciaires, Kevin avait arrêté son trafic. Mais, cet été, il a recommencé. Kevin et Gurban allaient ensemble chercher la marchandise. Mais seul le second ren-

contrait Samuel. Ce dernier fournissait à la demande, et par kilo.

Premier interpellé, alors que la brigade des stupés avait arrêté un petit client venu lui acheter une barrette, Kevin reconnaît avoir écoulé « environ 12 kg ». Les policiers ont trouvé 821 g de résine et sa compatibilité. Le jeune homme a donné le nom de Gurban. Chez ce dernier, 55 g de résine et une comptabilité. Gurban a avoué le nom de son fournisseur, son copain d'enfance, Samuel Brimbeuf. Fin de la chaîne : le grossiste n'a pas voulu donner le nom de son fournisseur à Pontanézen, « par peur des représailles. »

En garde à vue, Samuel a avoué un trafic portant sur 80 kg de shitt depuis un an et demi, avec un bénéfice de 30 000 €. À l'audience, il revient sur ses aveux, évoquant des pressions policières : « Sans mentir, 5 000 à 6 000 €. » De tête, le président André calcule et suggère : « Cela ferait 15 kg? » Samuel approuve. « Vous n'allez pas me faire croire qu'il y aurait meurtre à Pontanézen pour 15 kg si vous donniez le nom de votre fournisseur, » objecte la procureure Johanny. Elle requiert dix mois de prison ferme à

l'encontre de ce manutentionnaire au casier vierge.

Prison ferme également requise - 5 mois - contre Kevin Bossard, « parce qu'il n'a pas compris après sa première condamnation ». La procureure relève que l'argent du trafic partait « en courses et en sorties ». Seul Gurban, l'intermédiaire, semble pouvoir échapper à la prison : six mois avec sursis et une amende de 3 000 € requies.

M^{me} Vourc'h plaide « l'engrenage du consommateur » pour Gurban qui n'avait « aucune raison » de faire l'intermédiaire, lui qui a deux enfants, un emploi et une compagne qui travaille. C'est dans un « cercle vicieux » que se serait retrouvé Kevin Bossard, a estimé M^{me} Legrand. Samuel Brimbeuf n'avait « pas le profil d'un cadavr » : pas d'argent retrouvé, pas de comptabilité, « aucune preuve matérielle d'un gros trafic », argumente M^{me} Laurent.

Le tribunal a suivi les réquisitions pour Brimbeuf et Bossard qui ont été immédiatement écroués. Gurban est condamné à 120 jours-amendes à 40 €.

Yannick GUÉRIN.

au milieu du chaos, avec le fils et sa petite sœur qui hurlent de terreur, marchant pieds nus, en couche, dans le sang de papa. La femme exsangue que ce n'était pas la première scène de violence.

« Et depuis », demande le président à Nicolas qui, entre-temps, a fait un assez long séjour en prison pour d'autres histoires. « Tout va bien », souffle-t-il, tête baissée. Assise dans le public, la compagne vient à la barre pour confirmer : « C'est moi qui ai dit des conneries ! Il a trouvé du travail. Il a arrêté de boire. Il est allé voir un spécialiste. » « Eh bien ! Tout arrive, s'exclame la procureure Johanny. Comme quoi, on a parfois raison d'attendre, d'être compréhensifs, voire laxistes comme on l'entend sur les ondes depuis quelques jours. » Voilà une confirmation que Nicolas Sarkozy ne s'est pas fait que des amis dans les tribunaux depuis ses déclarations sur le supposé laxisme des magistrats. « Il est sur la bonne voie. Son ménage tient le coup », plaide M^{me} Munos, pour convaincre de ne pas renvoyer Nicolas (pas Sarkozy, mais le prévenu) en prison pour quatre mois, 140 heures de travail d'intérêt général. Nicolas repart avec sa compagne, tous deux soulagés.

■ De quoi exaspérer Sarkozy. Un soir de mai 2005, Nicolas rentre ivre. Sa concubine, lasse de ses excès, refuse de lui ouvrir. Elle cède par peur du scandale. Cris, insultes. À bout, la jeune femme révèle à l'ivrogne qu'il n'est pas le père de leur fils de trois ans. Une méchante giflette part. Elle prend un couteau pour se défendre et le lui plante dans l'épaule. Arrivée de la police

Brest vu du ciel de 1919 à 1950

Un fonds exceptionnel de photos aériennes anciennes est désormais consultable sur Internet. Il s'agit de 240 clichés sélectionnés parmi 20 000 photographies.

« C'est un patrimoine inestimable », affirme Annick Cléach, vice-présidente de Brest Métropole Océane. Début 2005, un fonds d'environ 20 000 photographies aériennes verticales du littoral français est redécouvert à Ifremer. Elles ont été réalisées entre 1919 et 1955 par le Service géographique des armées, puis l'Institut géographique national. Ces photos en noir et blanc couvrent la quasi-totalité du littoral français, ainsi que les côtes algériennes et tunisiennes.

Il est possible dès à présent de consulter une sélection de 240 photos qui concernent Brest et ses alentours sur le site web de Brest Métropole Océane. Elles ont été prises en 1919 (Brest, Plouzané, Le Relecq-Kerhuon, la partie nord de Plougastel), 1929 (Brest) et 1950 (Brest). Dès 2005, la communauté urbaine a décidé d'en financer la numérisation. Ce qui inclut le calage géographique sur le plan de Brest aujourd'hui et le mosaïquage qui permet de relier les photos entre elles afin d'obtenir une image globale de Brest et de sa rade. L'opération représente un budget total de 42 000 €.

Les photos de 1919 présentent un niveau de définition surprenant pour leur époque. On y distingue les passants sur le pont tournant, les navires dans la Penfeld, les remparts de Vauban, les glacis, les cultures dans les champs... Les passionnés d'histoire repèrent des détails comme la présence d'hydravions à l'emplacement de l'actuelle base sous-marine.

Ce fonds photographique présente un grand intérêt patrimonial. Concernant Brest, il illustre les mutations d'une ville qui a connu l'épreuve d'une destruction quasi-totale de son centre-ville en 1944. Les photos de 1919 et 1929 montrent des bâtiments qui n'existent plus, comme l'ancien bain, et un tracé de rues profondément modi-



L'estuaire de la Penfeld et le centre-ville de Brest en 1919.

fié lors de la reconstruction. Et l'on distingue parfaitement sur les clichés de 1950 les baraquas qui ont longtemps servi d'habitations aux Brestois.

Pour les scientifiques, ces photos du littoral constituent également une mine d'information. « Quand on parle changement climatique, élé-

vation du niveau de la mer, évolution du trait de côte, il est utile de partir d'un état de référence, souligne Claude Marchalot, responsable du département « informatique et données marines » à Ifremer. Là, on dispose d'un outil remarquable. »

Olivier MÉLENNEC.

- A partir de mardi prochain, on peut consulter et télécharger les photos concernant Brest sur le site www.mairie-brest.fr/archives. Elles seront également consultables aux archives municipales et communautaires.

Histoire d'une redécouverte miraculeuse

Une série de hasards a permis de redécouvrir un fonds photographique d'une exceptionnelle richesse. « C'est une histoire merveilleuse et pleine de blancs », reconnaît Bruno Barnoin, directeur des opérations à Ifremer. Les photos aériennes anciennes qu'Ifremer a retrouvées ont été prises pour les besoins de l'armée. Mieux que les cartes géographiques, elles donnaient une vue exhaustive du littoral avec ses points forts et ses points faibles du point de vue défensif.

Ces photos sont arrivées à Brest à la suite du déménagement de la bibliothèque du Service hydrographique et océanographique de la Marine (Shom) à Paris. Après avoir séjourné un temps dans les locaux du Shom à Brest, elles sont déposées à Ifremer, peu de temps après sa création en 1969. « Ce don est arrivé sans être sollicité, indique



Les photos aériennes étaient conservées dans ces albums photos stockés à Ifremer depuis le début des années 1970. Elles n'avaient jamais été cataloguées.

Bruno Barnoin. Ceci explique qu'il n'est jamais entré dans le catalogue d'Ifremer. » Le fonds se compose d'une centaine d'albums pho-

tos, de boîtes remplies de clichés ainsi que d'un nombre important de photos en vrac.

Ce véritable trésor est redécou-

500 000 voitures sillonnent chaque jour BMO

La communauté urbaine a effectué un sondage auprès de ménages installés sur son territoire. Première conclusion : la voiture reste la reine.

Plus de 900 000 déplacements sont réalisés par jour (en voiture, en bus, en vélo, ou à pied), dont 85 % sont effectués par des personnes qui habitent dans l'une des huit communes de Brest Métropole Océane (BMO). C'est l'un des résultats d'une enquête effectuée par BMO auprès de ménages, d'octobre 2003 à février 2004. Objectif : savoir comment les habitants de la communauté urbaine se déplacent sur son territoire.

Chaque jour, plus de 500 000 voitures circulent... contre 69 000 déplacements en bus. Les transports

en commun ne représentent donc que 8 % de l'ensemble des déplacements. Le centre-ville de Brest, et notamment les rues de Siam et Jean-Jaurès, concentre 320 000 déplacements, soit un tiers des trajets totaux. Et presque 30 % seraient effectués pour des motifs d'achat.

En moyenne, une personne active effectuerait 5 déplacements par jour contre 3 pour les retraités. BMO relève que « la moitié des déplacements quotidiens ne dépasse pas 10 minutes et 2 km ». Et que « 50 % de ces déplacements de proximité se font en voiture ». Pour les

élus de BMO : « C'est là qu'il serait utile et assez simple de changer de comportement. Ce type de déplacement court en voiture est très polluant. »

BMO s'associe à la semaine européenne de la mobilité (qui avait lieu du 16 au 22), intitulée « Bougez autrement ». Ce lundi 25, une campagne de sensibilisation destinée aux automobilistes sera lancée. Un test sera diffusé : en six questions, il permettra à chacun d'évaluer ses habitudes de déplacement et ses connaissances sur les conséquences environnementales de ses

vert lors d'un nouveau déménagement. En 2003, la bibliothèque La Pérouse est créée. Les documents d'archives d'Ifremer y sont transférés. Ce remue-ménage est propice à l'accomplissement d'un petit miracle. « Un jour, je me promène dans les couloirs avec une photo aérienne récente du littoral en couleur, raconte Michel Bellouis, responsable « données géographiques et de références ». Je croise un photographe de la maison qui me dit qu'il a les mêmes en noir et blanc... et très anciennes. Il ajoute qu'on les lui a confiées et qu'il ne sait pas trop quoi en faire! »

Aussitôt, Michel Bellouis demande à voir les fameux clichés. Il comprend vite l'intérêt scientifique qu'ils représentent. Ainsi est exhumé un trésor oublié mais fort bien conservé.

pratiques. Ce test sera disponible dans les mairies et sur les marchés de l'agglomération.

BMO a lancé des actions en partenariat avec Bibus. Par exemple, jusqu'à fin septembre, sur présentation d'un ticket de bus, il est possible de louer un vélo à tarif préférentiel auprès de l'office du tourisme ; le pass Fréquence 12 permet de voyager librement sur l'ensemble du réseau pendant douze mois au prix de dix. En octobre, les chiffres clés du sondage seront mis à la disposition du public via les mairies et le site web de la mairie.

Démonstrations de sauvetage, dimanche au port

En collaboration avec les plaisanciers brestois, la SNSM organise, dimanche, des démonstrations de sauvetage en mer. Rendez-vous, à partir de 15h30, au bassin numéro 1 du port de commerce. Le

public pourra, notamment, observer l'intervention de sept chiens Terre-Neuve. De nouveaux matériels de sécurité (radeau, filin, filet de récupération...) seront également testés.

Les communistes sont sur la foire Saint-Michel

Les communistes du Pays de Brest et leurs élus sont présents sur la foire Saint-Michel, aujourd'hui et demain, « pour échanger et débattre avec la population. »

Le stand du PCF est situé rue de Lyon, près du square de la Tour

d'Auvergne. « Cette année, plus que jamais, l'accent est mis sur la fusion GDF-Suez, sur la lutte pour le pouvoir d'achat et pour une filière de déconstruction des navires en fin de vie. »