

LE DANGEREUX PETROLE DU NIGERIA



Pierre* est un officier de la marine marchande française comme il en existe des milliers dans le monde. Pourtant, après six mois de mission au Nigeria, il revient avec un témoignage unique. Celui d'un homme qui a travaillé dans le monde très fermé du pétrole dans le golfe de Guinée. Pierre* n'a pas été licencié. Il a juste décidé d'arrêter de travailler dans cet enfer que beaucoup ignorent.

Dossier publié le
18 juin 2010

Dossier dirigé par
Philippe Henry
Avec la participation de
Julien Pfyffer
Lorraine Laviale

UN MARIN RACONTE L'ENFER DU NIGÉRIA

OCEAN 71 – Vous avez travaillé pendant près de six mois au Nigeria dans le secteur pétrolier. Pouvez-vous décrire plus précisément votre activité sur place ?

Pierre* – J'étais commandant pour Greenmar, filiale suisse de Bourbon, dans la base d'Escravos à l'est de Lagos. La société affrète des bateaux qui transportent du matériel et des hommes vers les plates-formes offshore. Nous sommes aussi chargés de la surveillance de celles-ci. En général, nous partons à chaque fois pour des missions de 12h. On quitte la base et on fait le tour des plates-formes qu'on nous a attribuées. Nos bateaux font entre 14 et 18 mètres de long. Ils peuvent aller jusqu'à 30 nœuds (un peu moins de 60 km/h).



Comment se passe votre surveillance ? Le Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger (MEND), que certains considèrent comme des pirates, revendique de nombreux attentats sur des plates-formes...

P. – Il y a deux choses : les dynamitages de plates-formes inhabitées et les prises d'otages sur les bateaux directement. Notre mission, dans la majorité des cas, est de garder à distance tout type d'embarcations suspectes, dont les pêcheurs et les speedboats

pirates. Ce n'est pas évident de faire le tri parce qu'il y a d'innombrables pêcheurs sur des pirogues très motorisées qui peuvent atteindre 30 nœuds.

En tant que Français, vous ne craignez pas d'être kidnappé ? Quel est le niveau d'insécurité pour un expatrié ?

P. — Pour des Européens, le danger est vraiment partout au Nigeria. Dès que l'on atterrit, même à Lagos, ça craint déjà. Un type vous attend à l'aéroport avec un panneau Bourbon, Total, Shell... On ne suit personne incapable de nous prouver qu'il est de notre société. Pour ne pas prendre de risque, on nous interdit de sortir de l'aéroport. Une fois que l'on est récupéré, on part dans une voiture aux vitres teintées, qui ne s'arrête jamais. Dès que ça bouchonne, on prend la voie de gauche... A Port-Harcourt, on a été logé dans une guest-house dont on n'est sorti que pour se rendre à une formation de sécurité et pour repartir à Escravos. On ne peut pas se promener dans les rues. C'est bien trop dangereux. Pour vous dire, même le port de la base d'Escravos a une barrière flottante qui s'ouvre et se ferme à chaque fois qu'un bateau entre ou sort. C'est une zone complètement barricadée, avec des barbelés, des miradors... une fois que vous êtes à l'intérieur, vous ne risquez plus rien.

Et la sécurité à bord de votre bateau, lorsque vous êtes en mission ?

P. — À bord, il y a un gilet de sauvetage, un gilet pare-balle et un casque par personne. Certains bateaux sont blindés. Le problème c'est que les soldats qui embarquent avec nous sont très mal formés. Les types de Greenmar m'ont dit que si on était attaqué, il ne fallait pas réfléchir. Ils nous ont dit : « Ne jouez pas aux héros. C'est moteur à fond et vous vous tirez vite fait ! » Pour vous donner une idée, pendant que j'y étais avant Noël dernier, un des soldats d'un bateau voisin a tiré accidentellement trois fois ! Deux balles ont fini dans la coque du bateau. La troisième a blessé un autre soldat à la main qu'il a perdue. En mer, les soldats ont peur. Ils se hissent maladroitement les uns les autres pour grimper à bord. Il faut faire attention



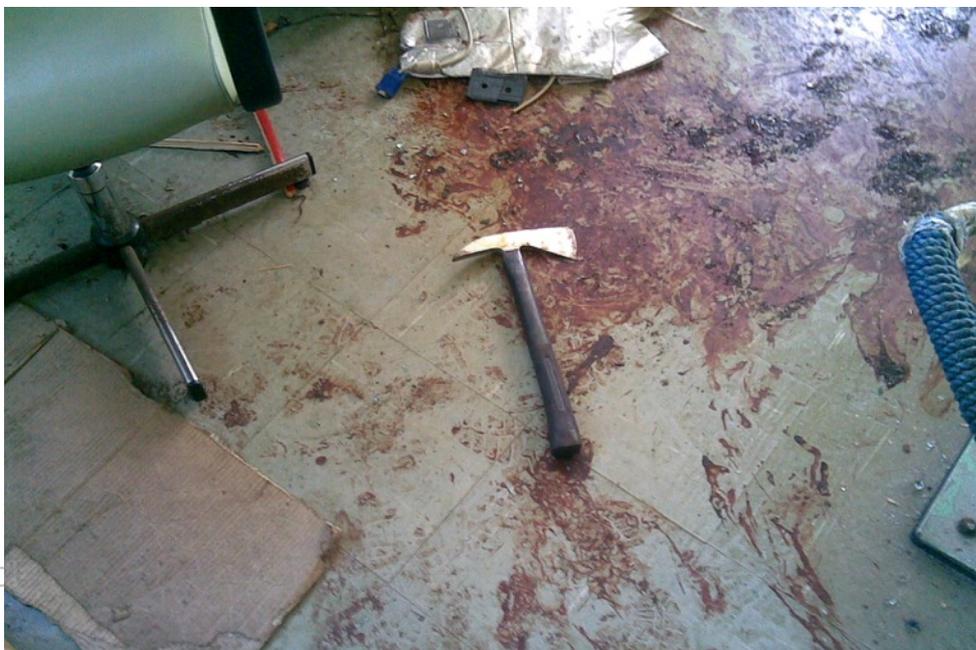
lorsque l'on navigue de ne pas trop faire taper la coque dans les vagues sinon ils s'énervent. La mer, ce n'est vraiment pas leur truc. Je crois qu'ils ont vraiment peur. Ils n'embarquent pas s'ils n'ont pas leur gilet de sauvetage. La nuit, ils restent à l'intérieur. C'est assez drôle.

Et si par malheur un Français se faisait kidnapper... que se passerait-il ?

P. — Lors d'une attaque, les locaux sont soit blessés soit tués. Les Blancs, on ne les tue pas au Nigeria. Lorsqu'un Occidental est enlevé, les rançons peuvent atteindre 150 000 euros... du moins, c'est ce que j'ai entendu sur place. Avant c'était Bourbon et la compagnie pétrolière qui payaient. Maintenant, vu que la société Greenmar est basée en Suisse pour pouvoir affréter des navires battant pavillon nigérian, panaméen ou autres, les Français travaillant à bord ont le statut de ressortissants. Du coup c'est l'État français qui prend en charge les otages de leur pays.

Comment se passe la navigation entre les plates-formes ? Est-ce risqué ?

P. — C'est assez tranquille la journée. La nuit, par contre, tous les bateaux naviguent feux éteints. Il n'y a pas de balises non plus. Car pour les faire marcher, dans les chenaux par exemple, les lumières étaient alimentées par des petits panneaux photovoltaïques. Ils ont tous été volés systématiquement en quelques heures. Du coup, ils n'en mettent plus.



Les habitants sont-ils si désespérés ?

P. — On n'a pas idée de l'état de pauvreté des gens là-bas. En octobre dernier, un catamaran à moteur tout neuf de 30 mètres s'est échoué sur une jetée brise-lames construite à l'embouchure du fleuve. Au bout de deux jours, il n'y avait plus de gasoil, les sièges avaient été enlevés. Tout ce qui pouvait être démonté était parti en une nuit... Aujourd'hui, il a disparu ! Même pour les salaires, c'est une catastrophe pour les locaux. Ce que je gagnais en un jour, les Nigériens qui travaillaient avec moi le gagne en un mois. Vous imaginez ceux à terre qui ne travaillent pas dans le monde du pétrole...

Les Nigériens ne retirent vraiment aucun bénéfice de l'or noir qui coule à flots dans leur pays ?

P. — C'est paradoxal. C'est vrai. Le seul moyen que certains ont trouvé, c'est le trafic de gasoil. Lorsqu'on fait le plein du bateau avant de partir, un des types à bord siphonne le réservoir et remplit des bidons. Quelques minutes plus tard, un bateau nous rejoint et emporte les bidons. Chacun touche sa part. Certains arrivent à faire disparaître comme ça près de 500 litres à chaque fois ! Et tout le monde sans exception est dans la magouille, vu que c'est Chevron qui paie le gasoil... C'est possible de refuser. Mais globalement, refuser c'est créer une tension avec les marins et les militaires du bord.



La catastrophe de la plate-forme pétrolière dans le golfe du Mexique a créé un scandale écologique sans précédent... Quelle est la situation au Nigeria ?

P. — (Rires) En matière d'écologie, on est très, très loin de nos préoccupations européennes. Je navigue dans des eaux... vous n'avez pas idée. De temps en temps, certaines zones sont recouvertes par 5 cm de pétrole brut, bien épais. Chez nous, en France, c'est une marée noire. Là-bas, c'est normal ! Pire encore. Il faut savoir que le gasoil utilisé par tous les navires est de très

mauvaise qualité. C'est un autre paradoxe du coin. Si vous ne décantez pas vos cuves avant chaque démarrage, le moteur tombe en rade systématiquement. Il n'y a pas comme dans les ports européens des caisses « noires » pour récupérer les huiles sales. Quand j'ai voulu prendre un bidon pour le récupérer, ils m'ont demandé ce que je faisais. Qu'est-ce que j'allais en faire de toute façon...? Du coup, on le déverse dans les cales du bateau et après, en mer, on largue tout. Je travaillais sur de petites vedettes, mais le problème est le même pour tous les navires sur place. Beaucoup en profitent pour dégazer ! Le fleuve éloigne tout en haute mer. Il n'y a bien sûr pas d'avion de surveillance pour repérer les nappes. Le Nigeria, c'est juste une autre planète.

###