



Bulletin spécial de la **DOCUMENTATION** **ECOLOGIQUE VOIRONNAISE** pour L'HISTOIRE DE L'ENVIRONNEMENT ET L'ECOLOGIE DANS LE MONDE

SPECIAL MAREES NOIRES SUR LE LITTORAL ATLANTIQUE (2ème partie)

L'ERIKA, LA NOUVELLE MAREE NOIRE DE TROP EN BRETAGNE !

Après le Torrey Canyon, l'Olympic Bravery, l'Amoco Cadiz, le Tanio et le Gino....



RAIL D'OUESSANT
Voie descendante / Voie montante / Ile d'Ouessant

Dimanche 12 déc., 8 h 00
Le tanker maltais lance un signal de détresse. Il signale un grave problème de structure et demande l'évacuation de l'équipage.

8 h 00-11 h 30
Les 26 hommes d'équipage sont hélitreuillés par les hélicoptères de la marine et déposés à Penmarch, Lanvéoc et Lann-Bihoué.

Le pétrolier brisé en deux.
La poupe est remorquée vers le large par l'Abelie Flandre. La proue, est surveillée sur zone par le remorqueur de haute mer Malabar.

Lundi matin, 13 décembre
La proue disparaît, coulée ou entre deux eaux.

Lundi après-midi
La poupe coule par 120 m de fond.

Mardi 14 décembre
Deux nappes de pétrole sont à la dérive.

Mercredi 15 décembre
La situation est sensiblement identique, les deux nappes se trouvant actuellement à 40 km au sud-ouest de Belle-Ile.

LIEU DU NAUFRAGE dimanche 12 décembre
AVANT / ARRIERE

Une nappe de pétrole de 10 000 tonnes environ se déplace depuis le 13 décembre dans la direction est-sud-est à une vitesse de 2 km à l'heure.

Documentation Ecologique
Voironnaise
32-34 rue Vaucanson Rez-de-chaussée
38500 VOIRON

Les visites se font sur rendez-vous au
06 25 25 52 29 (sans répondeur)
utiliser de préférence le mail
gaby.rajon@gmail.com

12 décembre 1999..... A six heures, au large de la Bretagne (Finistère), le pétrolier maltais «Erika», appartenant à un armateur italien et battant pavillon maltais, transportant près de 30 000 tonnes de gazole lourd, est en difficulté dans une mer démontée. Les membres de l'équipage sont hélitreuillés et ramenés sains et saufs à terre, tandis que le navire se casse en deux, perdant son fuel lourd (12000 tonnes). Le plan Polmar est déclenché par le préfet maritime. Des remorqueurs essaient de prendre le bateau en charge malgré le gros temps. Le pétrolier sombre le lendemain par 120 m de fond après s'être brisé en deux. Bientôt des nappes de fuel menacent les côtes.

13 décembre 1999..... La partie arrière de l'Erika, qui était remorquée par l'Abelie-Flandre vers la haute-mer,



sombre dans l'après-midi à environ 80 kilomètres des côtes bretonnes et par 120 m de fond. Selon les dernières estimations, se sont entre 9000 et 10000 tonnes de fioul qui ont été déversées dans la mer. Une nappe très épaisse d'une longueur de 16 km sur 6 de large dérive le long des côtes en direction du sud-est. Comme chaque fois, les spécialistes s'interrogent sur les moyens à utiliser pour neutraliser ce fioul. L'Erika est un tanker de 25 ans, affrété par Total. Il est parti de Dunkerque et faisait route vers Livourne (nord de l'Italie). Le capitaine avait signalé une gîte importante et demandé de faire escale en Loire-Atlantique, mais le problème s'était aggravé.

- 14 décembre 1999..... Poussée par les vents du nord, la nappe de pétrole qui s'est constituée après le naufrage du pétrolier Erika continue de progresser vers le sud, à environ 100 km des côtes. Cette dérive devrait se poursuivre encore dans les deux jours qui viennent, mais des vents d'ouest arriveront ensuite qui pourraient pousser la pollution vers les côtes. Les calculs montrent que c'est la Vendée qui pourrait être touchée. Les autorités estiment qu'environ 10 000 tonnes, sur les 28 000 que transportait le bateau, se sont déversées dans l'océan. Sous l'effet de la tempête, la nappe s'est morcelée en plusieurs tronçons. Après essais, les produits dispersants semblent donner peu d'effets. La Marine nationale fait appel à des experts européens afin d'envisager le meilleur scénario pour traiter la pollution, appel est aussi lancé pour retrouver exactement les localisations des deux morceaux du pétrolier.
- 15 décembre 1999..... Dominique Voynet, ministre de l'environnement, et Jean-Claude Gayssot, ministre des transports, survolent le littoral breton pour observer la zone polluée par le pétrolier Erika.
- 15 décembre 1999..... Alors que le fioul s'échappe des cuves de l'Erika, la bataille judiciaire liée au naufrage de l'Amoco-Cadiz en 1978, vient enfin de se terminer aujourd'hui ; Après 14 années de bagarre devant les tribunaux américains, les 90 collectivités locales réunies en un syndicat mixte s'étaient fâchées en 1992 avec le cabinet d'avocats de l'ancienne ministre de l'environnement Corinne Lepage qui les avait défendus et qui réclamait des honoraires de résultat de 7 millions de francs. Les communes n'étaient pas d'accord. Il a encore fallu sept ans de procès pour les départager. La Cour de Cassation vient de débouter Madame Lepage, et le président du syndicat mixte durant toutes ces années de procédure se dit très heureux de clore cette histoire. Il annonce la dissolution du syndicat mixte. Mais la volonté de continuer à jouer la mouche du coche dans la lutte contre la pollution maritime demeure : «Nous allons prendre une forme différente, soit celle d'une fondation, d'une association ou d'un nouveau syndicat mixte. Nous voulons inciter l'État à appliquer les lois qui ont été votées » explique cet ancien sénateur. «Cette structure demandera à être présente dans toutes les instances intervenant sur le contrôle de la circulation maritime » précise le vice-président du syndicat mixte. Les communes bretonnes peuvent continuer la lutte : leurs caisses contiennent encore 5,5 millions de francs et le nouveau syndicat compte obtenir des financements de l'Union européenne pour faire fonctionner ce futur lobby. Il imagine l'arrivée du fioul lourd de l'Erika quelque part sur les côtes atlantiques. «Ça va être horrible à ramasser. Le mazout de l'Amoco-Cadiz était fluide. Là, il semble que ce soit un produit aussi visqueux que celui du Tanio » compatit l' élu qui aurait reçu des appels téléphoniques d'autres élus des pays de Loire. Le syndicat est tout prêt à donner des conseils. Quant à utiliser, par solidarité, son trésor de guerre, le président rappelle qu'il n'est pas habilité pour répondre sur ce point.
- 15 décembre 1999..... Le préfet maritime de la côte atlantique ne cache pas le danger réel existant quant à une pollution des côtes atlantiques par la marée noire issue de l'Erika. Tous les moyens seront mis en œuvre pour tenter de récupérer deux nappes de fioul lourd longues d'une dizaine de kilomètres qui continuent à dériver parallèlement aux côtes au sud-ouest de Belle-Ile-en-Mer. A terre, on se prépare de la Vendée au Pays-Basque. Cinq membres de l'équipage de l'Erika ont été placés en garde à vue, puis relâchés sauf le capitaine.
- 15 décembre 1999..... «Si le pétrolier Erika s'est cassé en deux, ce n'est ni la faute de la mer, ni sans doute celle de l'équipage, c'est celle de la recherche du toujours moins cher. Une fois de plus, c'est l'environnement qui en est la victime » affirme Denis Baupin, porte-parole des Verts.
- 16 décembre 1999..... Le pitoyable naufrage du vieux pétrolier Erika qui, après être passé de mains panaméennes en registres d'autres nations qui font honte à la communauté internationale, n'est que la partie visible d'un commerce totalement ouvert à la concurrence. L'univers maritime est une tour de Babel dans laquelle les puissants se dissimulent derrière des sociétés-écrans, des paradis fiscaux, des marchands d'hommes – recrutant aux Philippines, en Ukraine, à Bombay des équipages cosmopolites souvent mal payés, et des pavillons de complaisance pour des navires sans normes. Tous responsables, tous coupables : Profit maximal pour le moins-disant social, richissimes armateurs contre rescapés hagards placés en garde à vue. Un pavillon maltais, des marins de l'océan indien, un armateur italien, des assureurs londoniens ou asiatiques, l'Erika a fini sa trop longue carrière dans les profondeurs de la mer d'Iroise. Il aurait pu connaître le sort réservé à d'autres épaves flottantes : s'échouer volontairement sur une plage du Pakistan pour y être méthodiquement désossé dans un chantier de casse par des orfèvres en récupération de pièces détachées. Mais cela n'empêche pas que des tankers à bout de souffle fréquentent nos ports, nos raffineries et longent nos côtes en polluant les océans où nos pêcheurs laissent traîner leurs chaluts pour remonter langoustines, lottes et sardines frétilantes.
- 16 décembre 1999..... Quatre jours après le naufrage de l'Erika, les mauvaises conditions météorologiques empêchent le début du pompage du fuel lourd échappé du pétrolier. Le capitaine du bateau a été placé en détention provisoire et mis en examen



pour mise en danger de la vie d'autrui et pollution maritime. Le ministre des Transports JC Gayssot et la ministre de l'environnement Dominique Voynet ont survolé hier les nappes de fuel qui dérivent au sud-est.

- 16 décembre 1999..... Forte inquiétude le long du littoral atlantique où, suite à la marée noire de l'Erika, on envisage de sortir les seuls outils remèdes utiles : la pelle et le seau comme aux pires heures de l'Amoco Cadiz. Le sénateur PS du Finistère Louis Le Pensec s'inquiète : «Les premières images d'oiseaux englués dans le mazout, de militaires et de civils ramassant le sable noirci vont évoquer de trop mauvais souvenirs. L'opinion va penser que rien n'a changé en vingt ans. Alors que nous avons fait tellement de progrès. On y a mis les moyens, de la bonne volonté, mais il n'existe pas de poudre de perlimpinpin capable de dissoudre le fuel lourd ». Le même s'interroge : «Casser un pétrolier en deux, en pleine mer, ce n'est pas banal. Y avait-il défaut dans la structure d'acier ou le chargement ? ». Il se dit prêt à interpeller le ministre des transports afin de mettre plus de sévérité et multiplier les contrôles dans les ports.
- 17 décembre 1999..... Toutes les tentatives pour pomper les nappes de pétrole de l'Erika qui vont en direction de l'Espagne échouent. Le fioul visqueux obstrue tous les dispositifs et les conditions de mer ne sont pas optimales. Les autorités continuent de penser que les côtes ne seront pas menacées avant plusieurs jours. D'autres dispositifs seront essayés pour éliminer l'hydrocarbure, mais aucun ne sera probant.
- 18 décembre 1999..... Les départements de la côte atlantique se préparent à lutter contre le fioul échappé de l'Erika qui dérive toujours. Sous l'égide du président du conseil général de Vendée, Philippe de Villiers, 35 communes commencent à faire établir des constats d'huissier pour donner l'état de propreté des plages. Les expériences bretonnes précédentes commandent de cumuler les preuves juridiques. De Villiers prépare une plainte contre tous jusqu'au niveau de l'État si le fioul touche ses côtes.
- 19 décembre 1999..... Une semaine après le naufrage du pétrolier Erika, le fioul dérive toujours et on observe des nappes à une quarantaine de km de l'île d'Yeu (Vendée), alors que la mer démontée empêche toujours des opérations de pompage. Les oiseaux mazoutés continuent à affluer (150 oiseaux) à la station ornithologique de la LPO à l'île Grande (Côte-d'Armor) pour y être traités.
- 21 décembre 1999..... Tandis que la météo est plus favorable sur le littoral atlantique, ce sont dix bateaux qui s'activent pour récupérer le fioul de l'Erika avant que le vent tourne et que certaines îles soient touchées avant le littoral même. Par avion, on surveille très régulièrement les nappes et, du côté des deux épaves, les épanchements qui continuent. Ainsi, la marine nationale évalue à huit millions de francs le coût des opérations déployées depuis l'appel de détresse.
- 22 décembre 1999..... La marée noire de l'Erika en Bretagne et sur le littoral vendéen est jugée inévitable. On passe du plan Polmar mer au plan Polmar terre. La mer rejette sur les côtes les premiers oiseaux mazoutés. Une polémique s'engage sur l'absence de Dominique Voynet qui est en voyage dans l'océan indien pour sa fonction et pour des vacances.
- 23 décembre 1999..... A La Rochelle, les résidus oubliés de l'Amoco Cadiz. On les avait oubliés depuis plus de vingt ans, ces deux grandes citernes de béton derrière le quai céréalier du port, pleines d'un mélange de pétrole et de sable ramené par camion en 1978, après la catastrophe de l'Amoco Cadiz. Les Rochelais viennent de redécouvrir ces souvenirs. Ils avaient été entreposés dans deux citernes datant de l'Occupation, lorsque La Rochelle était une base sous-marine allemande de première grandeur. Répertoirees dans le dernier recensement national des sites et sols pollués, ces cuves contiennent, selon le préfet coordonnateur du plan Pomar-Terre, quelques centaines de mètres cubes de résidus. Curieusement, c'est au mois de septembre 1999, qu'un appel d'offres a été lancé par le service maritime de la direction départementale de l'équipement afin de trouver une entreprise capable de débarrasser le port de commerce de cette encombrante cargaison. Vingt et un an après son arrivée. La Chambre de commerce, gestionnaire des installations portuaires, a annoncé le 18 décembre qu'elle ne serait pas cette fois en mesure d'absorber les éventuels résidus de la marée noire de l'Erika. L'association Robin des bois dénonce la faiblesse chronique des moyens de secours et de résorption des marées noires en France et en Europe et le manque de sérieux de la politique française dans le domaine de la réhabilitation des sites pollués. Elle rappelle l'existence d'autres zones de stockage, dans une lagune de produits de déballastage à Brest, dans les carrières et les fosses près de St-Brieuc, et à Pierrefitte en Seine-St-Denis.
- 23 décembre 1999..... Jean-Claude Gayssot, ministre des transports, indique que la marée noire provenant de l'Erika frappera d'abord le littoral entre Le Croisic (Loire-Atlantique) et Noirmoutier (Vendée), le jour de Noël. Puis la nappe continuera à dériver au sud. Les ostréiculteurs sont en colère car on est en période des fêtes. Loin de là, la ministre de l'environnement Dominique Voynet est en déplacement officiel à La Réunion et compte y rester pour passer les fêtes de Noël : «Que je sois avec un ciré et des bottes sur place, ça ne sert à rien ! » répond la ministre aux questions de France-soir.
- 23 décembre 1999..... Un fort coup de vent est prévu ces jours sur l'île d'Yeu (Vendée), ce qui inquiète les habitants. Des vents puissants peuvent rapprocher de leurs côtes les nappes de fioul de l'Erika qui les narguent depuis plusieurs jours. Les pêcheurs sont soumis à la douche écossaise : un jour, on leur conseille de retirer leurs filets car le mazout menace, le lendemain, ils apprennent que la pollution s'éloigne finalement vers d'autres lieux. Provisoirement ? Peut-on perdre des journées de pêche ? Et le poisson qui se vend à prix d'or actuellement, à la veille de Noël ! Les côtiers ont dû retirer leurs



casiers en urgence et attendent confirmation de l'éloignement des nappes de fuel. On vient de poser des barrages flottants à l'entrée du port (Port-Joinville), ce n'est pas rassurant. Ici, l'activité noble est la pêche. Le tourisme est loin derrière. Si la pêche ne marche plus, c'est la catastrophe. Tout dépend du vent !

- 24 décembre 1999..... Le fioul lourd échappé du pétrolier «Erika », naufragé le 12 décembre à quelques 74 km au sud de la pointe de Penmarch en Bretagne, commence à souiller les îles du site breton. Quelque 20.000 tonnes de fioul ont coulé à 120 m de profondeur en même temps que l'Erika. Les côtes du Finistère et de la Vendée sont menacées. Le 27, la zone sinistrée s'étend sur plus de 300 km de côtes suite à la gigantesque tempête du week-end. La pollution menace aussi l'intérieur des terres en remontant par les rivières. Le 29, le PDG de Total-Fina, affréteur critiqué du pétrolier naufragé, annonce que sa compagnie met en place un fond d'urgence de 40 millions de francs pour aider les actions de nettoyage des côtes. Des opérations de boycott contre l'essence Total sont lancées par des associations écologistes comme le MEI et les Verts. La marée fait également une autre victime, politique, la ministre de l'environnement Dominique Voynet, qui se retrouve au centre d'une polémique politico-médiatique pour avoir pris deux jours de vacances dans l'île de la Réunion alors que la marée noire s'approchait des côtes bretonnes. Estimant que sa présence physique sur les lieux de la catastrophe ne s'imposait pas, Mme Voynet estime avoir commis une seule erreur, celle d'avoir sous-estimé la pression médiatique. Elle déclare à France-Soir : « Si ma présence est en quoi que ce soit utile, j'irai sur le terrain. Mais que je sois avec un ciré et des bottes sur place, cela ne sert à rien ».
- 24 décembre 1999..... TotalFina participera aux frais et aux mesures de nettoyage de la marée noire de l'Erika, indique son PDG. Si la responsabilité d'une marée noire relève moins de l'affréteur que du propriétaire du bateau, selon les conventions internationales, c'est notre produit qui est à la mer et on ne peut pas se désintéresser de ce dossier, reconnaît-il. Nous avons mis nos experts, les moyens de lutte contre la pollution dont nous disposons à la disposition des autorités. Nous participerons en complément du fonds de compensation qui est financé par l'industrie pétrolière (Fipol) qui va rembourser à la fois les frais de lutte contre la pollution et les dommages subis par les populations qui seront touchées par la marée noire, assure-t-il. Au-delà de ça, nous prendrons des engagements pour restaurer complètement l'équilibre écologique des zones littorales qui ont pu être touchées, ajoute-t-il enfin.
- 25 décembre 1999..... Dominique Voynet a écourté ses vacances et elle est rentrée en France. A cause de l'Erika, elle rencontre des pêcheurs et des ostréiculteurs au PC Polmar de La Baule qui lui demandent de ne pas affoler l'opinion. Venue quand même constater les dégâts de la marée noire, elle déclare avec une franchise dévastatrice: « Ce n'est pas la catastrophe écologique du siècle. Au Venezuela, il y a au moins 25 000 morts (inondations et glissements de terrain) ». Malheureusement, les jours suivants le pétrole souille plus de 400 kilomètres de côtes et Mme Voynet reconnaîtra qu'il s'agit bien d'une catastrophe écologique, économique et patrimoniale.
- 25 décembre 1999..... Questions au directeur du centre Ifremer de Nantes. Q : Quelles peuvent être les conséquences écologiques de la marée noire de l'Erika ? R : Pour les poissons, l'impact devrait être nul. A priori, aucune nappe ne s'est déposée sur le fond et n'a donc endommagé le substrat marin, qui les fait vivre. En revanche, les chalutiers pourraient rencontrer des flaques de pétrole en remontant leurs filets, ce qui endommagerait leur prise. Sur le lieu de naufrage, toute pêche est également difficile en raison de la présence de l'épave. Pour les ostréiculteurs, il existe deux types de risques. La marée noire peut recouvrir les parcs et donc étouffer les huîtres. A cette mortalité directe peut s'ajouter un second risque, la contamination dans un rayon plus ou moins important des coquillages. Reste l'impact éventuel sur le tourisme. Nous sommes encore loin de l'été. Il est trop tôt pour dire si cela découragera les vacanciers. Q : Ce pétrole peut-il modifier l'écosystème ? R : Nous ne connaissons pas la biodégradabilité de ce type de pétrole. On ne peut donc pas comparer avec une marée noire du type de l'Amoco Cadiz, où la quantité était beaucoup plus importante, mais sa consistance plus légère. Si on laissait le fioul dans la nature, l'écosystème pourrait être modifié. Mais il est probable qu'une grande partie sera enlevée plus ou moins rapidement. Q : Après la marée noire de l'Amoco Cadiz, de nouvelles espèces végétales sont apparues sur les côtes de Bretagne R : C'est vrai que le pétrole est un apport organique, donc une source de vie. Mais il reste avant tout un polluant aux conséquences négatives. Il est trop tôt pour en dire la durée et l'ampleur.
- 25 décembre 1999..... Des entreprises tentent de vendre leurs remèdes – miracles contre la marée noire, à l'occasion de la catastrophe de l'Erika. Tandis que, sur les côtes de l'Atlantique, on ressort les pelles et les sauts, des PME mettent en avant leurs offres de services en faveur d'un nettoyage plus industriel de la pollution. Une petite entreprise, Océanide, à la Seynes-sur-Mer (Var), a mis au point depuis un an, avec une autre PME de la région Vert JMG, et son puissant voisin le pétrolier Shell, un système breveté, baptisé «Écobilles ». Ce produit permet, selon lui, de nettoyer le pétrole répandu sur l'eau ou le sable en l'agglomérant autour de microbilles hydrophobes, puis le ramassant avec un filet. Océanide dispose à cet effet d'une flottille de bateaux prêts à rejoindre par la route la côte atlantique. «Tous les salariés sont en alerte depuis huit jours. Ils étaient prêts à passer Noël au côté des vendéens. Des petites nappes polluantes de quelques dizaines de mètres carrés, évaluant évoluant en zone littorale, c'est exactement notre cahier des charges. Depuis le 15 décembre, j'ai envoyé des fax à tout le monde, à Dominique Voynet, au préfet. On me dit que, pour l'instant, on n'a pas besoin du privé » dit le patron d'Océanide. Il croyait pourtant avoir des lettres de créances : ses Ecobilles sont en cours d'homologation auprès du centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) de Brest et une



démonstration en avait été faite, le 28 septembre, pour le vice-amiral d'escadre préfet maritime de Méditerranée. La seule oreille attentive que le patron de l'entreprise affirme avoir obtenue est celle de Philippe de Villiers, le président du conseil général de Vendée. Le problème de ces propositions, c'est qu'elles doivent être homologuées par l'IFREMER, institut français de recherche pour l'exploitation de la mer, qui doit décréter ou pas l'innocuité pour l'environnement des produits mis en œuvre.

25 décembre 1999..... Parmi les entreprises qui essaient de vendre des remèdes contre la marée noire de l'Erika, citons la PME Saviex – France installée à Paris. Elle propose deux procédés brevetés pour lutter contre la marée noire. D'une part, une fibre végétale de bois, élaboré en Finlande, qui peut absorber jusqu'à 10 fois son poids d'hydrocarbures. D'autre part, un système de biominéralisation du pétrole par des bactéries actives issues des travaux du laboratoire de micro – biologie de l'université Paris VI. La combinaison des deux produits pourrait permettre de précipiter le pétrole qui, selon lui, coulerait à pic, transformé en roche bitumineuse compatible avec l'écosystème marin. «Depuis mardi matin, nous cherchons en vain à joindre un interlocuteur civil ou militaire, qui veuille bien prendre livraison gratuitement de 10 kg de nos fibres finlandaises pour faire un test sur un coin de nappe » affirme le patron de l'entreprise qui avait obtenu de son fournisseur finlandais, dont l'usine produit 100 t de fibres par jour qu'il retarde ses livraisons pour donner la priorité à la France. «Je ne dis pas que nos produits sont la panacée. Mais il apparaît que les solutions mises en œuvre ne fonctionnent pas. L'urgence devrait donc imposer aux responsables de tester des solutions encore inconnues ». Le CEDRE répond qu'il reçoit 200 propositions par jour d'inventeurs de tous poils. Si certaines de ces techniques sont très performantes en laboratoire, elles se révèlent souvent inapplicables au large, dans une mer formée. D'autres techniques, comme le coulage, risquent de faire plus de mal que de bien, en mettant en danger des fonds précieux pour la pêche ».



25 décembre 1999..... Les premières galettes provenant du fioul lourd échappé de l'Erika arrivent sur les côtes de Belle-Ile-en-Mer (Morbihan) et dans différents points du littoral breton. Elles touchent ensuite Le Croisic, Noirmoutier, île d'Yeu et St-Gilles-Croix-de-Vie.

26 décembre 1999..... Le maire du Croisic (Loire-Atlantique) est en colère devant l'arrivée sur ses côtes du fuel de l'Erika. Il dénonce l'impréparation de l'État avec une métaphore militaire : «Le naufrage de l'Erika, c'est une bombe à fragmentation sur nos côtes et une bombe à retardement dans l'épave du pétrolier. En Yougoslavie, on a su faire des frappes chirurgicales précises à 200 m près, mais au large des côtes bretonnes, on n'a pas été foutu de repérer les plaques de pétrole flottant sous le niveau de la mer ». Pour détecter dans l'après-midi une nappe longue d'une trentaine de kilomètres dérivant à quelques milles au large du port de pêche de la Loire-Atlantique, il avait fallu envoyer en

reconnaissance la bonne vieille vedette de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM), pilotée par des marins bénévoles et financés par des dons et des legs. Cette nappe menaçait d'ajouter une seconde couche aux 20 cm de bitume déposés la nuit précédente tout au long de la côte sauvage entre le Croisic et La Baule. «J'ai vu des vieux Croisicois pleurer en contemplant les criques, les rochers et les plages souillées, les falaises maculées sur 25 m de haut. Il y avait du pétrole jusque sur la route côtière apportée par les embruns que soulevait la tempête », ajoute le maire en dénonçant l'impréparation et l'insuffisance des moyens de lutte contre cette marée noire. À quelques kilomètres de là, sur la jetée du Pouliguen, le sous-préfet de St Nazaire constatait le manque de pelles, de râtaux et de seaux et le manque de bennes pour transporter les matières à ramasser.

26 décembre 1999..... Affaire de l'Erika : Le comble de la bêtise ? Les lecteurs de Ouest-France découvrent, le lendemain de Noël, un dépliant leur vantant le charme des côtes bretonnes, dépliant publicitaire signé de... Total. Le quotidien ne s'explique pas cette distribution, est-ce si difficile de savoir qui a payé ?

27 décembre 1999..... Dominique Voynet est venue deux jours en Vendée et en Loire-Atlantique pour prendre la mesure des difficultés que rencontrent les personnels et les populations sur le terrain de la catastrophe de l'Erika. La ministre de l'environnement n'a pas visité les zones les plus touchées par la marée noire, elle s'est rendue à l'école vétérinaire de Nantes, où sont soignés les oiseaux mazoutés, puis sur l'île de Noirmoutier, découvrant enfin les premières traces de pétrole à Batz-sur-mer. Dans un premier temps, Mme Voynet a voulu relativiser les conséquences du naufrage : «Ce n'est pas la catastrophe écologique du siècle, dit-elle à Nantes, Au Venezuela, il y a au moins 25 000 morts ». Des propos qui choquent les populations qui découvrent le lendemain leurs côtes souillées. A Noirmoutier, elle a retrouvé Philippe de Villiers, président du conseil général de la Vendée, qui lui a glissé : «C'est bien une catastrophe écologique. Il est important que les bénévoles mobilisés et les professionnels inquiets sentent que les pouvoirs publics sont présents à leur côté ». Réunion avec les élus, les représentants des pêcheurs, des ostréiculteurs, des sauniers et des professions touristiques où il est question d'indemnisations et de la nécessité de pomper les cales du pétrolier. La ministre insiste sur les problèmes à long terme et sur l'image du littoral atlantique touchée. Total semble prêt à la restauration des milieux naturels. Puis, Dominique Voynet passe



en Loire Atlantique, où elle peut constater les criques et les plages maculées, tandis que le maire PCF de Batz-sur-Mer reproche à l'État face aux pavillons de complaisance et les combat antinucléaire des Verts qui, à l'entendre, favorise les risques de marée noire. Dans Libération, Mme Voynet cherche à clore la polémique : «L'Erika, c'est une catastrophe écologique, économique et patrimoniale, mais il était difficile d'évaluer son ampleur ». Elle justifiait aussi son déplacement à la Réunion : «Les pêcheurs blancs de l'île d'Yeu méritent-ils plus d'attention que les pêcheurs un peu bronzés des Antilles? ».

27 décembre 1999..... Plusieurs centaines de kilomètres de côtes, du Finistère à la Loire-Atlantique, sont polluées par le fuel de l'Erika, tandis qu'habitants et élus se plaignent de l'insuffisance des dispositifs de secours. Lionel Jospin, actuellement en Egypte, est attendu sous peu sur le littoral. «Il y a des oiseaux mazoutés un peu partout. Nous essayons de les rattraper, mais ils courent dans l'eau et se noient » raconte une employée d'un hôtel de Concarneau dont les vitres et les terrasses sont souillées de petites galettes. Faute de pouvoir soigner et évacuer sur le continent les oiseaux à cause de la tempête, les habitants de l'île d'Hoëdic, à l'est de Belle-île-en-Mer, n'ont pas d'autres choix que d'achever des centaines d'oiseaux mazoutés. «Ils sont ressemblent à de véritables éponges imbibées de gasoil et n'ont aucune chance de survivre » explique un vétérinaire. Alain Bougrain-Dubourg, président de la LPO, estime que, sur l'ensemble de la côte atlantique, les oiseaux atteints sont déjà plus nombreux que trois mois après la catastrophe de l'Amoco Cadiz. Au soir du 26, pour le seul Morbihan, 4200 oiseaux étaient récupérés dans les centres débordés par les arrivages.

28 décembre 1999..... En fait, l'épave de l'Erika fuit toujours. L'affréteur du pétrolier TotalFina se déclare surpris par ces fuites massives, car, selon les experts du groupe pétrolier, le fioul devait se gélifier à cette profondeur. Cette nouvelle pollution se répand sur toutes les côtes atlantiques, ce qui aggrave la situation sur le front de la marée noire : les nappes entrent dans les rias du littoral sud de la Bretagne, et des plages déjà nettoyées sont de nouveaux souillées. Les nappes continuent à progresser aussi au sud. Le Premier ministre Lionel Jospin fait une visite marathon pour constater l'étendue du drame et témoigner sa gratitude aux militaires et bénévoles mobilisés pour le nettoyage. Jospin assure que l'État assumera son rôle pour débloquer des fonds d'urgence.

29 décembre 1999..... La marée noire de l'Erika atteint Olonne-sur-Mer, à quelques kilomètres au nord des Sables-d'Olonne (Vendée), tandis que les équipes continuent le nettoyage des côtes en Bretagne, comme en Loire-Atlantique et Vendée. Dans l'estuaire de la Loire, les équipes de secours ont commencé à mettre en place des barrages flottants pour protéger les points sensibles. Le ministre de la défense annonce de nouveaux renforts militaires. Une fois de plus se pose la question sur le stockage des déchets tirés du nettoyage des rochers et plages qui encombrant depuis déjà les catastrophes précédentes. Au conseil des ministres, JP Chevènement, ministre de l'Intérieur, annonce le déblocage de premiers crédits (40 millions de francs) pour le nettoyage des côtes touchées. Cela consistera à rembourser sur simple facture les collectivités locales qui achètent du petit matériel de lutte contre la pollution.

30 décembre 1999..... Le faux pas de Dominique Voynet, à propos du naufrage de l'Erika, semble avoir causé un certain malaise chez les Verts qui s'emploient à le corriger en multipliant les initiatives. La ministre de l'environnement, elle-même reconnaît aujourd'hui avoir commis une erreur politique, une erreur de communication. Elle a révisé son jugement sur l'importance de la catastrophe et a fait le tour des sites pollués. Chez les Verts, on reconnaît que son attitude a troublé quelque peu les militants. «Il y eu un raté qui tombe mal » parce qu'il concerne un sujet cher aux Verts et parce que les gens sont particulièrement sensibilisés, explique Stéphane Pocrain, l'un des porte-parole du mouvement. «Ce qui m'a le plus énervé, poursuit-il, c'est de voir le président RPF du conseil général de Vendée, Philippe de Villiers, dans la peau du premier écologiste en France ». D'autres, comme le député de la Gironde Noël Mamère, vont plus loin et parlent d'accident politique pour les Verts. Selon M. Mamère, les Verts ont perdu «une certaine crédibilité auprès des associations environnementales ». Et, «à vouloir rechercher le compromis en permanence, les Verts prennent le risque de dissoudre leur authenticité dans des calculs politiques ». Des propos acerbes qui ont fait bondir Jean-Luc Bennahmias, secrétaire national des Verts : «Ce ne sont pas les Verts qui ont des problèmes, c'est plutôt lui qui a des problèmes avec les Verts » lance-t-il, en soulignant vivement que M. Mamère ne représente que lui-même. M. Bennahmias estime qu'avec son budget limité, «le ministère de l'environnement n'est qu'un ministère de la parole et pas de l'action ». Il suggère de s'en prendre plutôt au ministre des milieux marins. «C'est très compliqué pour les Verts, admet Stéphane Pocrain, il ne faudrait pas qu'on donne l'impression d'être actifs quand on est dans l'opposition et sages quand on est au gouvernement ». Ainsi, les Verts multiplient les initiatives : ils appellent à une campagne de pression et même de boycott sur le pétrolier Total et ils annoncent le dépôt d'une proposition de loi visant à durcir les sanctions contre les compagnies pétrolières responsables des marées noires. Le mot d'ordre de boycott ne serait levé qu'à trois conditions. 1) Que Total s'engage à financer la réparation des conséquences écologiques et socio-économiques ; 2) Que le compagnie pétrolière s'engage à pomper le pétrole restant dans l'épave ; 3) Qu'elle signe une charte dans laquelle elle s'engage à ne plus utiliser de pavillons de complaisance, de navires de plus de vingt ans d'âge, sans double fond ni compartiment séparé ».

30 décembre 1999..... Environ 200 manifestants défilent dans les rues de Paris pour appeler au boycott des stations service de Total, Elf et Fina, après la catastrophe de l'Erika. Organisé par les Verts, auxquels se sont joints la Ligue Communiste Révolutionnaire (LCR) et l'association Greenpeace, le cortège se dirige vers la Bourse aux cris de «La bourse u la vie, Total



a choisi ! ». Les manifestants, dont certains ont revêtu des combinaisons étanches blanches, réclament «des pelles, du mazout pour Desmarest ! ». Les porte-parole des Verts (Stéphane Pocrain et Denis Baupin) expliquent qu'il faut frapper le PDG de Total là où ça fait mal, au porte-feuille, appelant les actionnaires du groupe pétrolier à «revendre leurs actions ». Les organisations veulent lancer un large mouvement de protestation contre les ravages de la mondialisation.

30 décembre 1999..... La petite ville de Bouin en Vendée a redécouvert que, jadis, c'était une île. Les 2300 habitants de cette commune du nord de la Vendée, qui a gagné près de 2000 ha sur la mer depuis le XVIIIe siècle, se demande aujourd'hui ce qui pouvait encore leur arriver de pire après la rupture de certaines digues, sinon l'inexorable arrivée du fioul de deux tempêtes successives. Coupé de tout pendant quelques heures, les habitants, faits de mer et de vent, se sont alors souvenu de la légende qui raconte qu'en l'an 1567, Bouin fut entièrement submergé par un raz-de-marée et que, 10 ans plus tard, 50 hommes courageux sont revenus et ont tout reconstruit. Aujourd'hui, les pompiers sont épuisés, ils ont tout juste le temps d'avaler un sandwich. Arbres arrachés, panneaux de signalisation et poteaux électriques cassés, toits envolés : la commune ne réalise pas encore tout à fait. «Ici, nous avons l'habitude du vent, mais pas quand il souffle à près de 200 km/h » indique un habitant. Dans la nuit, une centaine de personnes ont été logées dans la salle polyvalente de la commune. Une chaîne humaine s'est formée le lendemain pour colmater les brèches ouvertes dans les 14 km de digues qui entourent la commune. «Nous avons retrouvé la solidarité des gens de mer » estime le premier adjoint au maire, frappé par ces vieilles personnes portant des pierres pour combler les trous laissés par la tempête. L'enjeu est vital : si les digues cèdent, alors les cabanes des 350 petites entreprises d'ostréiculteurs de Bouin seront balayées par les eaux, et 1000 personnes seraient privées d'emploi. Une perspective renforcée par l'autre malheur qui frappe la commune : l'arrivée du fioul de l'Erika. «Au début, nous nous disions que nous y avions échappé et puis la mer s'est retirée, et nous avons pu constater l'étendue des dégâts ». «Ceux qui ont pu aller voir nos élevages d'huîtres en mer ont constaté alors que le fioul était là ». «C'est souillé ! C'est souillé ! » répètent certains sans savoir contre qui il faut être en colère. Déjà, certains commerçants de Rennes ont annulé les commandes d'huîtres pour les fêtes de fin d'année. Deux années de perdues, le temps de lancer de nouveaux élevages. Certains habitants ont tenté de nettoyer les abords des digues, mais c'est une mission impossible, à moins de laver les pierres une par une. Et où mettre les déchets ? Une pauvre brouette remplie de matière visqueuse est laissée sur la route ; À marée haute, la mer l'a repris et le fioul s'est laborieusement entassé sur la plage à marée basse. Sentiment d'impuissance aussi dans une salle annexe de la mairie où les bénévoles de la LPO enferment des oiseaux mazoutés dans des boîtes en carton pour les expédier dans des centres plus importants. Sur les 50 000 oiseaux qui hivernent chaque année dans cette baie, la moitié vont sans doute mourir. Il faudra beaucoup de temps aux courageux de Bouin pour effacer les stigmates de cette fin de décembre 1999.

30 décembre 1999..... Le pétrolier Erika était un navire qui avait boulingué pendant 25 ans. Son âge a été le phénomène aggravant. L'essentiel des navires spécialisés, comme lui, dans le transport des produits raffinés, sont jeunes. Ce qui les crédite, en principe, du meilleur des équipements modernes, dont la fameuse, mais encore rare, double coque obligatoire de puis 1994 pour les bâtiments neufs. Mais rien de tout cela chez les poids lourds. Les deux tiers de ces mammoth dépassent les 15 ans d'âge et 40% d'entre eux ont plus de 25 ans. La plupart ont été construits dans les années 70 et naviguaient déjà lorsque l'Amoco Cadiz, l'Exxon Valdez ou le Haven ont fait naufrage. Aujourd'hui, si l'âge était un critère essentiel de mise à la casse, ce sont 150 tankers qui devraient être remplacés dans les cinq ans qui viennent. Le problème est que les armateurs n'en ont pas les moyens.

30 décembre 1999..... Le capitaine indien du pétrolier Erika est interrogé durant deux jours par l'expert judiciaire nommé par le tribunal de commerce de Dunkerque dans le cadre de la procédure opposant TotalFina au propriétaire du navire. Il raconte, heure par heure le naufrage du pétrolier qui commence le 11 décembre. Mais avant, le jeune capitaine (35 ans) découvre son bateau en Ukraine le 22 octobre. Lors d'une inspection en Russie, le 9 novembre, il fait constater une corrosion importante sur des bas de cloison. Nouvelle inspection le 22 novembre en Sicile par la RINA qui trouve cette corrosion naturelle et sans problème. Le 8 décembre, l'Erika charge à Dunkerque 30 000 tonnes de fioul lourd. Tout est normal, le pétrolier sort du port dans la soirée. Mer forte, vent force 7 sur la Manche, la météo est mauvaise pour les jours à venir. Mais le pétrolier est habitué à ce climat. Le navire entre le 10 dans le rail descendant d'Ouessant, cette autoroute de la mer où passent tous les cargos qui vont au Sud. Le vent a forci, aucune anomalie dans les cales. Le 11, vers midi, on constate à bord que le navire prend de la gîte sur tribord. Le vent a encor forci entre force 8 et force 9, tandis que le pétrolier penche curieusement. Contrôle des niveaux des cuves et des ballasts, mais la gîte atteint 13 degrés. Le capitaine craint de chavirer. A 14 h, pompage sur des ballasts pour redresser le bateau et message de détresse pour assistance immédiate. Mais la gîte continue et constate du fioul dans les ballasts. Le pont du bateau se déforme, des failles apparaissent, aussi le capitaine décide de ne pas poursuivre le voyage et de gagner le port le plus proche. A 14 h 30, le navire s'est redressé et annule son message de détresse. Il signale au CROSS (sauvetage en mer) qu'il se dirige vers St Nazaire, la situation semble stabilisée. Mais elle se dégrade à minuit à nouveau : nouvelle gîte, il faut relancer les pompes à eau. L'état de la mer se détériore et le navire embarque des paquets de mer. A 3h, les failles se sont élargies, le fioul commence à passer en mer. A 5 h, une grande tôle se détache de la coque, le gouvernail ne répond plus. Nouvel appel de détresse, mais il faudrait quatre heures pour voir arriver un remorqueur. A 7 h 15, un hélicoptère arrive, il charge cinq marins puis son treuil tombe en panne. Le navire casse, treize hommes embarquent en mer dans un canot. Six autres sont hélitreuillés dans un second hélicoptère à 8 h. Un troisième



hélico prend les derniers hommes, tout le monde est sauf. Mais des millions de tonnes de fioul s'apprêtent à se déverser sur les côtes.

31 décembre 1999..... La raffinerie Elf Antar de Donges, près de St-Nazaire (Loire-Atlantique), est, depuis le week-end de Noël, le terminal d'une triste entreprise. Chaque jour, une noria de camion vient décharger sans discontinuer les tonnes de pétrole raclées sur les plages et sur les rochers du littoral par les bénévoles et les équipes d'interventions du plan Polmar terre. L'infâme mélange de fuel, de sable, de plastique, de bois atterrit ici. Sur une tonne ramassée, une moitié à peine est le polluant proprement dit. Le reste, ce sont des scories agglutinées au liquide visqueux. Le magma est déversé dans trois zones de stockage, dont deux ont été créés à la hâte. La capacité totale est de 15 000 et 4500 t ont déjà été réceptionnées. Un jour récent, 170 camions ont été accueillis, le double de ce qui avait été prévu. On pense arriver au bout de la capacité d'absorption à la fin de la semaine prochaine. La raffinerie de Donges, réquisitionnée par le préfet de Loire-Atlantique, accueille également le fioul pris en mer depuis une semaine par les bâtiments spécialisés. Le maigre résultat de ces pompages, environ 1200 t, a d'abord été entreposé dans un bateau bitumier, ancré dans le port de Saint-Nazaire. Le produit, un mélange d'eau de mer et de pétrole, a été réchauffé par le liquéfier. Puis, il a été déposé dans un bac d'une capacité de 18 000 m³. Là il sera retraité afin de récupérer le fuel. En revanche, que deviendra la bouillie récupérée à terre ? Pour l'heure, la question ne se pose pas encore. La priorité est de débarrasser les côtes de leurs vilaines gangues. L'acheminement vers Donges, notamment de la pollution ramassée dans les îles, est déjà un casse-tête suffisant. La mélasse récupérée sur les plages et les côtes de Belle-Île a, par exemple, été déposée dans un lieu tapissé d'un film plastique, en attendant d'être dirigée vers le continent. Partout, des mini centres de stockage ont également été ainsi improvisés. Les fûts s'accumulent en attendant que des camions les transbahutent vers Donges. Ensuite que se passera-t-il ? Il n'y aura pas grand-chose à tirer de l'infâme compost. En l'état actuel des techniques, il ne sera pas évident de faire disparaître cet encombrant fardeau. Ces résidus pourriront-ils à Donges longtemps comme le font actuellement ceux de l'Amoco-Cadiz, dans deux énormes citernes au port de la Rochelle. La cellule de crise de Total Fina et les techniciens du centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (le Cèdre) à Brest, testent de nouveaux procédés d'élimination. Plusieurs entreprises cherchent également à faire valider leurs inventions sur le terrain, dans ce laboratoire grandeur nature qui leur est malheureusement fourni.

31 décembre 1999..... Le PDG de TotalFina, Thierry Desmarest, est désigné «pollueur de l'année » par l'association Greenpeace, tandis que l'Humanité l'appelle «Requin parmi les requins de son milieu ». Il est devenu l'ennemi public n°1 à cause de la catastrophe de l'Erika. On se bat pour le rencontrer et lui demander des comptes. Ainsi, Dominique Voynet l'a convoqué en premier pour rappeler au PDG la responsabilité de son entreprise et l'obligation morale de subvenir aux dépenses, notamment à celles liées au pompage des soutes de l'épave. La ministre a souligné l'urgence d'une aide financière immédiate aux associations qui travaillent sur le terrain. Puis, c'est Lionel Jospin qui devrait le recevoir. Plus impatients, deux membres de l'association Robin des Bois sont montés à bord du cargo Tango D dont ils dénoncent l'état général, pour retarder son départ. Hier, de nombreuses associations et syndicats ont manifesté à Lorient «contre les pavillons de complaisance », faisant une action devant un dépôt TotalFina. Le boycott des produits Total prend de l'ampleur. Une délégation de parlementaires Verts s'est rendue sur les côtes souillées. Elle était menée par le député Yves Cochet qui résume les demandes des écolos envers la compagnie pétrolière : indemniser les victimes, participer au pompage des soutes et s'engager à ne plus affréter de vieux navires. Alors, le PDG Desmarest s'engage à financer les travaux de pompage de l'Erika et à mettre en place un fonds d'urgence de 40 millions de francs pour aider aux actions de nettoyage.

31 décembre 1999..... La France souhaite généraliser le fichage des navires : Les marées noires ramènent chaque fois à terre les mêmes vagues d'indignation politique. Lors du conseil des ministres, le 29 décembre, Jacques Chirac a demandé, à la suite du naufrage de l'Erika, «le renforcement de l'arsenal juridique international en vigueur pour prévenir de tels accidents », Le président de la République a notamment souhaité «le durcissement des règles de sécurité applicables aux pétroliers» et «le contrôle de l'application de ces règles, en particulier en ce qui concerne les pavillons de complaisance ». Cette déclaration a un air de déjà entendu. Le 14 avril 1978, Valéry Giscard d'Estaing exprimait la même détermination, un mois après l'échouage de l'Amoco Cadiz: «On peut, par la prévention, éliminer de tels risques d'accident. Nous proposerons que certains ports soient interdits aux navires ne respectant pas les conditions élémentaires de sécurité », avait déclaré le chef de l'Etat. Ces véhémentes admonestations et les timides mesures qui ont suivi n'empêchent toujours pas les raffiots de couler. Les pavillons de complaisance gangrèment lentement la flotte marchande internationale. En visite, il y a quelques jours, sur les côtes souillées du littoral, Lionel Jospin a également annoncé son intention «de faire avancer au plan européen et international des précautions supplémentaires ». Le lendemain, Jean-Claude Gayssot, ministre des transports, a communiqué en conseil des ministres les actions prévues: le nombre de contrôles de navires sera doublé en deux ans et les effectifs affectés à ces opérations seront également doublés; une charte de bonne conduite sera élaborée avec les compagnies pétrolières et chimiques qui affrètent les bateaux. Le gouvernement entend encore «faire de la sécurité en mer un sujet important de la présidence française de l'Union européenne au deuxième semestre de l'an 2000 ». Il attend surtout un renforcement de la réglementation par l'Organisation maritime internationale (OMI), basée à Londres. Cette «ONU de la mer », un autre «machin» pour ses détracteurs, a pour mission de veiller à la sécurité du trafic. Or la France a mis au point Equasis, un système d'information sur l'état des bateaux, qu'elle souhaite voir adopter par l'OMI. Equasis fournit une fiche



signalétique détaillée de chaque navire, le pistant sa vie durant, malgré les changements d'armateur, de nom ou de pavillon. « Il s'agit, par le jeu de la transparence, d'améliorer la qualité du transport maritime, explique Christian Serradji, directeur des affaires maritimes et des gens de mer au ministère des transports. Nous souhaitons également des sanctions plus sévères, que ce soit en matière de sécurité ou de respect du code du travail, afin d'amener les pavillons de complaisance à résipiscence. » La référence religieuse est élégante et éloquente. Le repentir des pavillons bahaméens, maltais, panaméens ou encore libériens demeure un vœu pieux. L'OMI mettra des années, si elle le fait, à entériner les propositions françaises. Même les Etats-Unis n'y sont pas parvenus et ont décidé de faire cavalier seul en instaurant une loi extrêmement contraignante envers les navires séjournant dans ses eaux. Paris n'est même pas certain de faire partager ses idées par l'Union européenne où notamment la Grèce, pays-clé du transport maritime, renâcle. Après le naufrage de l'Amoco-Cadiz, la France avait déjà proposé un mémorandum qui prévoyait notamment l'inspection d'au moins 25% des navires mouillant dans chaque port. A ce jour, dix-huit Etats seulement (l'Union européenne, la Norvège, le Canada et la Russie) ont adopté cette règle. Mais la France, si prompt à exiger son renforcement, peine à appliquer la législation existante. Dans les ports de l'Hexagone, le quota de 25% de navires inspectés n'est pas atteint, faute de personnel. Jean-Claude Hennequin, ancien inspecteur général des affaires maritimes, ne cache pas son amertume: « De jeunes fonctionnaires sans expérience ont peu à peu remplacé les anciens navigateurs reconvertis, a-t-il expliqué à l'AFP. Ces jeunes pourront passer trois jours sur un bateau sans voir ce qu'un contrôleur expérimenté constatera en une demi-journée. » Dans ces conditions, les vieux rafiots peuvent continuer à naviguer en eaux troubles sous des pavillons de complaisance. L'accroissement exponentiel du trafic maritime et la concurrence féroce dans ce secteur jettent toute morale par-dessus le bastingage. Le parc maritime mondial ne cesse de vieillir et de se dégrader. Et tant pis si 80% des naufrages sont le fait de ces navires « hors normes ». Tandis que l'Erika vomit sa cargaison sur les côtes atlantiques un armateur français vient d'immatriculer huit navires sous pavillon panaméen.

Fin décembre 1999..... Pour les Verts bretons et leurs élus régionaux, ce naufrage de l'Erika n'est pas à mettre au compte du « péril de la mer ». Si Erika s'est cassé en deux, ce n'est ni la faute de la mer, ni, sans doute, celle de l'équipage. Et il ne sert à rien de dire que la pratique du pavillon de complaisance est en cause si rien n'est fait pour mettre fin aux conséquences de cette pratique. La priorité absolue à la sécurité et à la prévention, c'est la mise à la casse des navires anciens et la construction de navires neufs (mais pourquoi a-t-on liquidé la plupart de nos chantiers de construction ?), c'est l'exigence vis-à-vis des chantiers d'un « certificat de durée de vie » (l'armateur qui commande le navire veut le payer le moins cher possible, et sait qu'il ne le gardera pas plus de huit ans), c'est des règles plus strictes dans les contrôles des navires, qui doivent être effectués par des inspecteurs indépendants des armateurs et des intérêts économiques locaux (création d'un corps européen d'inspecteurs maritimes), c'est l'interdiction d'entrée dans les eaux européennes de navires dont le propriétaire et l'armateur ne sont pas clairement identifiés, c'est la responsabilisation de tous les intervenants par la modification de la loi de 1983 réprimant la pollution par hydrocarbures, en mettant plus nettement en cause les vrais responsables que sont l'armateur, l'exploitant du navire, le chargeur, et la société de classification qui a signé les documents de conformité. (Les Verts Bretons et leur(e)s Elu(e)s au Conseil Régional de Bretagne)

Janvier 2000..... Erika : Nous avons pris nos seaux, nos fourches, nos pelles et en dépit d'une attitude plus qu'ambiguë de certains élus nous sommes allés gratter du mazout. Nous avons faxé notre indignation au PDG de PetrolFina. Nous avons fait demander aux maires de modifier leur attitude vis-à-vis des bénévoles. Nous avons écrit à M. Jospin, à Mme Voynet, à M. de Villiers. Ces actions pouvaient paraître bien fragiles face à l'énormité de la catastrophe, elles permettaient surtout de vivre avec l'immense colère et l'immense tristesse qui s'était emparée de nous tous. Maintenant il va falloir compenser les pertes et dans la mesure du possible réparer. N'est-on pas en train d'oublier, à la plus grande satisfaction de certains, que cette marée noire n'est pas une catastrophe naturelle, qu'elle était prévisible et qu'elle n'était pas attendue ? Il est quand même révoltant de constater qu'en vingt ou trente ans la sécurité du transport maritime des hydrocarbures ne s'est pas améliorée. La responsabilité reste extrêmement diluée entre les exportateurs, les compagnies pétrolières, les armateurs et autres intermédiaires. Il faut redéfinir les responsabilités. Il faut édicter des réglementations nationales et internationales draconiennes. Il faut imposer des investissements sécuritaires massifs sur toute la chaîne à risques. Tant qu'on permettra à des sociétés, pourtant florissantes, comme TotalFina, d'affréter des bateaux battant pavillon de complaisance, tant que les sanctions financières ne seront pas à la hauteur des dégâts provoqués, les grands discours officiels seront inopérants. N'oublions pas non plus les mini marées noires provoquées par les dégazages sauvages qui se font en permanence et pour lesquels la législation est bien trop indulgente. Notre gouvernement, l'Europe se doivent de mener cette guerre écologique. (Association Vivre l'île 12/12 de Noirmoutier).

1 janvier 2000..... La Société pour l'Etude et la Protection de la Nature en Bretagne (SEPNB) établit un premier bilan des conséquences écologiques sur les oiseaux de la marée noire de l'Erika. « L'ensemble des centres de collecte, de premiers soins ou de démazoutage ont reçu plus de 18 000 oiseaux » explique l'association. Mais cette comptabilité est très en dessous des chiffres réels des pertes. Beaucoup d'oiseaux périssent en mer sans avoir même pu atteindre la côte. Ensuite, la majorité des oiseaux ayant atteint le littoral ne sont pas récupérés. La SEPNB avance donc le chiffre difficilement vérifiable de 100 000 à 300 000 volatiles victimes. Plutôt qu'en individus, les préfectures concernées se livrent, elles, à un calcul de la morbidité en tonnes. La SEPNB rappelle encore que plusieurs sites protégés ou réserves naturelles de la région ont été touchés par la marée noire.



1 janvier 2000..... La marée noire atteint l'île de Ré. Tandis que le pétrole de l'Erika continue de s'étendre vers le sud de la Vendée nécessitant l'ouverture de nouveaux chantiers de nettoyage, une patrouille de reconnaissance a relevé de nombreuses galettes d'hydrocarbures assez éparées, tous les deux ou trois mètres, sur plusieurs kilomètres de plages entre Ars-en-Ré et St-Clément-lès-Baleines. D'un diamètre oscillant entre 1 et 1,5 m, les plaques ont échoué sur le site dans la nuit avec l'aide de la marée haute. La direction départementale de l'Équipement a d'ores et déjà acheminé au nord de l'île des bennes ainsi que du matériel (pelles, seaux, bottes et cirés) pour récupérer les galettes de pétrole. En même temps, «Abyssub », le sous-marin qui avait déjà été utilisé à deux reprises pour inspecter l'épave du Titanic, a été mis à l'eau pour de premières opérations de reconnaissance sur la partie arrière du pétrolier Erika, car les conditions météo avaient empêché toute action avant.

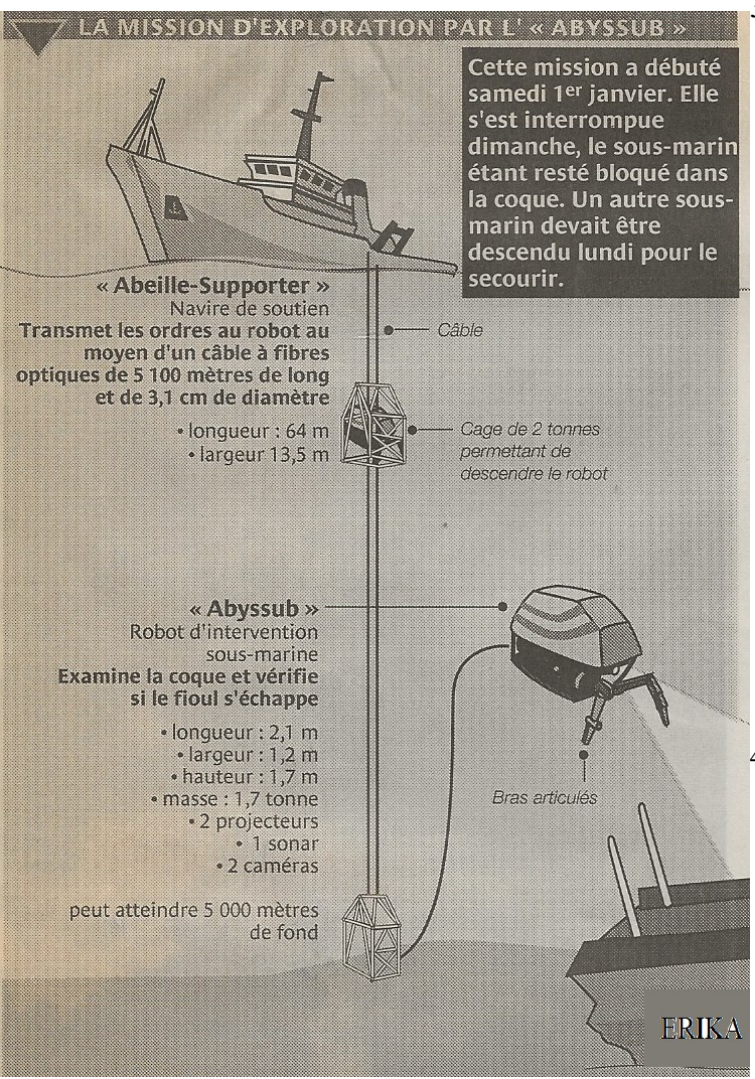
2 janvier 2000..... Dans le journal «Le Parisien », Daniel Cohn-Bendit déclare que la ministre Dominique Voynet, qui est médecin anesthésiste de profession, a eu «une réaction d'infirmière dans une situation de catastrophe » en parlant de l'affaire Erika. Il reproche ensuite à la ministre d'avoir commis une erreur profonde dans sa gestion de la marée noire. Le lendemain, il fait amende honorable sur France-Inter, estimant qu'il a dérapé car Dominique a fait une erreur à un moment qu'elle a corrigée ensuite. «Nous avons tous un peu bégayé » conclue-t-il.

2 janvier 2000..... Le robot sous-marin Abyssub, qui doit explorer l'une des partie de l'Erika en vue du pompage du fioul, se retrouve coincé dans les tôles enchevêtrées de l'épave. Un autre sous-marin doit plonger à son tour pour décoincer l'Abyssub, mais les conditions de mer ne sont pas optimum : peu de visibilité et courants.

3 janvier 2000..... Après avoir vivement attaqué la ministre de l'environnement Dominique Voynet pour sa gestion de la marée noire de l'Erika, Daniel Cohn-Bendit, député européen Vert, veut faire amende honorable : «J'ai dérapé. Dominique Voynet est une très bonne ministre. Elle a fait une erreur à un moment qu'elle a corrigée ensuite. Nous avons tous un peu bégayé » explique-t-il. Lui avoue que que la ministre l'a appelé et qu'ils ont parlé, abordant le problème des vacances qu'elle passait avec sa fille. Il fallait les interrompre, c'est le prix à payer quand on est ministre. L'important, c'est de savoir reconnaître ses erreurs. Dans un entretien au Journal du Dimanche, Dominique Voynet revient sur son rôle au gouvernement : «Ma tâche est de poser des questions que personne d'autre ne pose. Ce ministère qui était avant tout celui de la parole, devient progressivement un ministère de plein exercice » dit-elle en soulignant toutefois que, «en situation de crise, il n'est pas celui de la mobilisation de moyens sur le terrain. Nous n'avons pas de services comparables à ceux de la défense, de l'intérieur, de l'équipement ou à certaines entreprises publiques ».

4 janvier 2000..... D'après un éditorial du Monde, alors qu'il n'y a pas eu de bug informatique pour le passage à l'an 2000, il y aurait eu un «bogue» des Verts. Ils apparaissent aujourd'hui comme les victimes politiques des catastrophes écologiques qui ont frappé le pays dans les derniers jours de 1999 et, en particulier, de la marée noire de l'Erika. Les propos maladroits de Dominique Voynet, qui a manifestement sous-estimé les effets du naufrage du pétrolier et choisi, comme elle l'a dit elle-même, d'exprimer le sang-froid de «médecin-anesthésiste » plutôt que l'émotion de la militante, ont été critiqué jusqu'au sein de son propre part, où Daniel

Cohn-Bendit lui a reproché d'avoir commis une erreur profonde. Mais au-delà du cas Voynet et des querelles qui l'opposent aux autres dirigeants des Verts, c'est le parti lui-même qui sort meurtri de l'épreuve. Voilà un parti qui, sur les questions d'environnement, d'énergie, voire de climatologie, était censé tenir un langage nouveau et développer une pédagogie originale face aux problèmes du monde contemporain quand les autres formations restent prisonnières de leurs vieux schémas de pensée. C'est ce même parti qui, placé dans une situation susceptible de faire valoir les idées dont il se



réclame, se révèle incapable de produire une analyse neuve ou d'avancer des propositions fortes. On en vient à se demander si les Verts mettent vraiment l'écologie au premier plan de leurs préoccupations ou si, à force de vouloir occuper un plus large terrain politique (35 heures et lutte des sans-papiers), ils n'occupent plus leur propre terrain dans l'espace public. L'identité des Verts, celle des relations entre l'homme et la nature, a été quelque peu occultée. C'est le seul bogue du passage à l'an 2000.

4 janvier 2000..... Le robot sous-marin Abyssub, bloqué au fond de l'Atlantique alors qu'il inspectait l'épave de l'Erika, ne pourra pas être secouru dans les prochaines heures par le second robot Achille. «Une forte houle et un vent de sud-ouest avec des rafales de 27 nœuds ont empêché ma mise à l'eau du second robot qui devait permettre le dépannage » précise-t-on à la préfecture. «Tout est prêt, on est dans l'attente pour mettre ce robot à l'eau dès que l'état de la mer le permettra ». TotalFina, l'affrètement du pétrolier estime qu'à cette profondeur le pétrole gélifié ne peut pas fuir, mais on aperçoit des irisations au-dessus de l'épave. Du côté de la Comex, le réalisateur des pompes efficaces, les opérations lourdes ne pourront commencer que dans trois ou quatre mois.

4 janvier 2000..... L'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA) se réunit pour évaluer les risques d'une éventuelle contamination des produits de la mer par le fioul de l'Erika. L'Agence est chargée par le gouvernement d'évaluer les risques sur les coquillages, poissons, crustacés, céphalopodes. A partir de l'analyse toxicologique de ce fioul, l'Agence devra définir les seuils admissibles de résidus d'hydrocarbures dans ces produits. Des représentants de l'Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer), du Centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) et de l'Institut français du pétrole (IFP) participent à cette réunion.

5 janvier 2000..... Le CEDRE (centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux) est le principal interlocuteur scientifique du gouvernement. Or, cette association est financée en partie par Elf et TotalFina qui versent un million de francs chacun sur un budget annuel d'environ 10 millions. Les deux compagnies fournissent en outre une assistance technique non négligeable. De plus, la présidence du comité stratégique du CEDRE a été confiée à un membre du comité directeur d'Elf. En fait, le CEDRE a minimisé les conséquences du naufrage de l'Erika, au point d'écarter dans un premier temps l'hypothèse d'une marée noire. Pendant ce temps, les présidents des conseils régionaux de Bretagne et de Pays de Loire ont décidé de coordonner leurs actions face aux conséquences actuelles et à venir de la catastrophe sur les plans économique, écologique et juridique.

5 janvier 2000..... Bernard Cadiou, docteur en biologie, chargé de mission par la SEPNB, tire un premier bilan écologique pour les oiseaux touchés par la marée noire de l'Erika. 25 000 oiseaux recueillis, quatre fois plus que lors de la marée noire de l'Amoco Cadiz en 1978. Cela s'explique par la période de l'année où se produit la catastrophe, par la tempête ainsi que le lieu très au large qui touche d'abord les espèces de haute mer (guillemots, macareux ou pingouins), avant de toucher les oiseaux côtiers (macreuses, bécasseaux). Les guillemots forment 90% des victimes. D'autres espèces ont été touchées en moins grand nombre, on a ainsi récupéré quelques plongeurs imbrins alors qu'il n'en existe plus qu'une très faible colonie sur ces côtes. On demande souvent pourquoi il est si difficile de soigner les oiseaux retrouvés vivants : le coussin d'air et les plumes sont altérés lorsqu'un oiseau est souillé par du pétrole. Une grande partie des oiseaux sont aussi arrivés épuisés par les mauvaises conditions météorologiques. Toute la crise animale n'est portée que par le milieu associatif et des bénévoles, les autorités ne se sont guère préoccupées du secours aux animaux.

5 janvier 2000..... Pour la catastrophe de l'Erika, TotalFina apporte 120 millions de francs au fonds d'indemnisation mis en place par les pétroliers (Fipol) qui débloquent jusqu'à 1,2 milliards de francs. L'ensemble TotalFina/Elf représente près de 10 % des appels de fonds du Fipol. Le groupe annonce en outre 40 millions de francs pour financer des travaux de dépollution des côtes touchées et 50 millions sur cinq ans pour une nouvelle «Fondation pour la mer » dont le but serait de restaurer les équilibres écologiques. Enfin, TotalFina s'engage à financer le pompage des quelque 20 000 tonnes de fioul lourd qui sont toujours dans l'épave de l'Erika. Globalement, le pétrolier arrive à un ordre de grandeur de 600 millions de francs. Prié de dire si ces dépenses auraient un impact sur les résultats du groupe, il répond que ce n'est pas le moment de parler des résultats, mais que ce sont des dépenses qui seront plutôt encourues en l'an 2000. Le PDG du groupe est favorable à un durcissement des règles régissant le transport maritime du pétrole. Il précise que ce dossier serait à l'ordre du jour d'une réunion des principales compagnies pétrolières dans le cadre de l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) ces jours-ci à Londres.

6 janvier 2000..... Dans un avis rendu ce jour, l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA) recommande, sur toutes les côtes visiblement touchées par la pollution de l'Erika, l'interdiction de la pêche à pied et la non-commercialisation des coquillages ainsi que des algues et du sel prélevés après la pollution. Cet avis est accueilli avec amertume par les producteurs d'huîtres de la région atlantique. Pour la pêche en mer, l'AFSSA invite à un contrôle au niveau de la mise sur le marché.

6 janvier 2000..... Les présidences des régions Bretagne, Pays de Loire et Poitou-Charentes décident au Croisic (Loire-Atlantique), de créer, avec les départements et communes concernées par la marée noire de l'Erika, une «association interrégionale de coordination des intérêts de leurs collectivités et des secteurs économiques concernés ». Elles souhaitent



coordonner et mutualiser les moyens de défense des collectivités et des professionnels, organiser des campagnes promotionnelles destinées à restaurer l'image des régions atlantiques, mener des études scientifiques sur les impacts économiques et environnementaux, inciter l'État à prendre toutes ses responsabilités sur la prévention de tels accidents et la lutte contre ce type de pollution, et agir au niveau international sur la réglementation des navires et des conditions d'indemnisation des victimes de pollutions marines.

- 7 janvier 2000..... La secrétaire d'État au tourisme Michelle Demessine indique qu'elle adressera une facture au groupe pétrolier TotalFina, après avoir mesuré d'ici fin janvier le déficit d'image subi par la première destination touristique mondiale (elle sous-entend probablement la France, sûrement moins la Bretagne). En visite sur la côte vendéenne pour constater les dégâts provoqués par la catastrophe de l'Erika ainsi que les tempêtes, elle précise que les plages souillées par la marée noire devraient avoir retrouvé leur attrait dans deux mois. Si la marée noire n'avait pas de grosses conséquences touristiques, l'ensemble de la France a souffert d'un très fort déficit d'image après la diffusion d'images télévisées dans l'Hexagone et à l'étranger, souligne la secrétaire d'État. Elle a l'intention de demander réparation au pollueur et souligne des premiers contacts avec le pétrolier. La zone de la marée noire et des tempêtes attire 70% de Français et elle est aussi prisée des Britanniques, des Belges et des Néerlandais.
- 7 janvier 2000..... De nouvelles nappes de fioul échappées du pétrolier Erika atteignent les côtes du Finistère, du Morbihan, de la Loire-Atlantique et de la Vendée. Dans la baie de Bourgneuf (Loire-Atlantique), douze km de plages sont souillées. Un homme est décédé accidentellement à Quimperlé (Finistère) en déchargeant un camion de résidus d'hydrocarbure. L'amiral préfet maritime de l'Atlantique précise que l'épave arrière suinte mais ne fuit pas réellement, en jugeant que ce n'est pas très important, pas très grave. Une manifestation est prévue demain à Vannes pour protester contre cette marée noire.
- 8 janvier 2000..... La justice s'apprête à fouiller le passé du pétrolier Erika. Les experts tentent d'identifier les multiples maillons de la chaîne commerciale entourant le contrat passé pour le transport du fioul de TotalFina vers la centrale thermique de la compagnie italienne Enel. Ils ont commencé à remonter la longue histoire du tanker et à s'intéresser à ses multiples avatars. En 24 ans, le pétrolier a changé sept fois de nom, porté cinq pavillons différents et connu la valse des gérants du bateau. Le tanker, qui sort des chantiers navals de Kasado, au Japon en 1975, s'appelle le Shinsei Maru. Commandé par un armateur de Kobé, il parcourt les mers du globe sous pavillon japonais. Six mois plus tard, il devient le Glory Ocean, sous la coupe d'une société écran installée en paradis fiscal sous pavillon de complaisance du Panama. En 1977, nouveau changement, il est l'Intermar prosperity, sous pavillon du Liberia, propriété de la Berwick Shipping Lt, géré par le New-Yorkais Intermarine. En 1984, il devient le South Energy avec pour opérateur la Wallen ship management, une société norvégienne basée à Hongkong. L'année suivante, le grand armateur norvégien Jahre le rachète, le rebaptise Jahre Energy, toujours sous pavillon libérien. En 1990, le pétrolier est maintenant immatriculé à Malte, propriété de Desert Shipping Company, il s'appelle Prime Nobel est il est confié à l'opérateur Shapha Maritime Enterprises de Nicosie. En 1994, le navire est acquis par Tevere Shipping Company, son propriétaire actuel qui le baptise d'abord Nobless, géré par la CardiffMarine (Grèce), puis devient enfin l'Erika en 1996 sous la gérance de l'opérateur américain Starship Management, remplacé ensuite par l'italien Panship Management. C'est la RINA (Registro Italiano Navale) qui est le dernier à déclarer le navire bon pour le service, après une visite approfondie (en août 1998) et des réparations. En novembre 1999, le capitaine indien constate des points de corrosion sur la coque, aussi l'armateur demande un contrôle de la RINA qui ne trouve rien. C'est pourtant cette partie du navire qui se rompt le 12 décembre.
- 8 janvier 2000..... Pour Jean-Pierre Chevènement, comme pour Lionel Jospin, la marée noire de l'Erika n'est pas une catastrophe écologique, mais un drame particulier dans celui de la planète, dont les impacts sont beaucoup plus considérables. Le ministre de l'Intérieur constate à Pontarlier (Doubs) les ravages causés par la tempête dans la forêt de sa région natale, commente la pollution causée par l'Erika : «Je crois que d'ici deux à trois mois il n'y paraîtra plus rien ». M. Chevènement, qui entend bien jouer le rôle de ministre généraliste de la tempête et de la marée noire que lui a reconnu Lionel Jospin, annonce qu'il se rendra d'ici quelques jours à Lorient (Morbihan) pour rendre publiques les mesures prises dans le cadre d'un plan de nettoyage systématique des plages, afin que tout ait disparu avant la saison touristique.
- 9 janvier 2000..... A Theix, près de Vannes, la Société pour l'étude et la protection de la nature en Bretagne (SEPNB) qui a monté une clinique pour oiseaux dans une salle de sport mise à disposition, a reçu la visite de François Pinault. L'industriel breton, patron de Pinault-Printemps- La Redoute, a annoncé qu'il offrirait une machine à nettoyer les oiseaux (200 000 francs) et allouerait 200 francs pour l'équipement de chaque bénévole travaillant sur les îles de Belle-Ile, Houat et Hoëdic.
- 9 janvier 2000..... Les côtes de l'île de Noirmoutier (Vendée) ont de nouveau été touchées par des plaques de fioul échappées du pétrolier Erika et une nappe menace le sud de l'île d'Yeu. Le robot sous-marin Triton a été mis à l'eau au-dessus des épaves. Sa première mission sera de récupérer Abyssub, l'autre robot bloqué dans l'épave depuis le 1^{er} janvier. Le Télégramme Dimanche publie aujourd'hui un sondage CSA sur la catastrophe : pour les habitants des régions côtières, l'État est le principal fautif de la marée noire, pour n'avoir pas assez réglementé le trafic maritime, tandis que pour l'ensemble des Français le responsable est l'armateur à qui appartient le bateau. Total apparaît en troisième position sur l'échelle des responsabilités.



- 11 janvier 2000..... L'exploration par des robots sous-marins de la partie arrière du pétrolier Erika s'achève sans permettre de déceler de fuite majeure. Les investigations du robot Triton sur ce tronçon arrière du bateau permettent cependant de découvrir un filet d'hydrocarbures montant d'un panneau de pont, ainsi que des fuites d'air provenant d'un second panneau.
- 12 janvier 2000..... Un mois jour pour jour après le naufrage du pétrolier Erika, le tribut payé à la marée noire par les populations d'oiseaux marins, côtiers et littoraux (plus de 50 espèces différentes), ne cesse de s'alourdir. Plus de 35 000 ont été recueillis par les centres de soin. En fait, la pollution n'aurait pas pu survenir pour ces oiseaux à un plus mauvais moment. Ces volatiles devaient affronter l'hiver par exemple. Le bilan pourrait être six à huit fois plus grave que celui de l'Amoco Cadiz.
- 13 janvier 2000..... Reçu à déjeuner à Matignon avec les autres chefs de file de la majorité, Robert Hue (PCF) s'en prend aux Verts, à Dominique Voynet et à Daniel Cohn-Bendit. Il décline méthodiquement les erreurs des Verts dans la catastrophe de l'Erika. « Leur problème, c'est leur absence de gestion territoriale. Ils sont mal partis pour que les gens comprennent que les difficultés peuvent se résoudre avec les élus locaux » analyse-t-il. Pour lui, Daniel Cohn-Bendit est « complètement tombé à côté de la plaque » pour avoir déclaré que Voynet avait géré la catastrophe de la marée noire comme une infirmière. « Moi qui suis infirmier, je vois comment elles réagissent alors qu'elles sont confrontées à des catastrophes quotidiennes » glisse-t-il, ajoutant que, « arrivé chez les Verts par la politique et non par l'écologie, Dany n'a pas été assez présent sur le terrain ». Puis c'est le tour de Dominique Voynet qui avait comparé, pour les minorer, les catastrophes survenues en France à celle du Venezuela, il lance : « Vous imaginez si j'avais dit à mes administrés de Montigny (M. Hue est maire de cette ville) qui ont reçu des arbres sur leur maison, oui, mais vous, vous n'avez pas la marée noire ! ».
- 13 janvier 2000..... L'affaire de l'Erika révèle au grand jour la réalité des pratiques laxistes dans la jungle des pavillons de complaisance (60% de la flotte mondiale) qui permettent à un armateur d'immatriculer des navires dans un paradis fiscal ou social (Malte, où était enregistré l'Erika, les Bahamas, les Bermudes, le Liberia, etc.). « Il sera difficile de poursuivre un propriétaire grec immatriculé à Malte et caché derrière une coquille vide italienne, affirme Bruno Rebelle de Greenpeace. Les pavillons de complaisance permettent de gagner 30% sur le coût de maintenance en raison de contrôles moins rigoureux et de la fiscalité allégée ». Un pétrolier de 40 000 tonnes coûte 27 000 francs par jour en maintenance, mais seulement 20 000 francs s'il est enregistré à Malte ou au Liberia. Les salaires des matelots sont misérables : 250 à 350 dollars par mois pour un matelot qui travaille dix heures par jour non stop, sans week-ends. Un marin français coûte au moins dix fois plus cher qu'un Indien ou un Philippin. Les armateurs ne sont pas les responsables car les affrêteurs se regroupent et imposent leur loi. Bruno Rebelle accuse les compagnies pétrolières : « Si elles décidaient d'imposer des standards de qualité plus rigoureux, les armateurs s'aligneraient, et les marées noires seraient sans doute beaucoup plus rares ! ».
- 13 janvier 2000..... Les habitants du Morbihan, la faune et la flore marine et littorale de leur département, vont être, avec ceux de la Loire-Atlantique et de la Vendée, parmi les plus éprouvés par les conséquences écologiques et économiques du naufrage de l'Erika sur leurs côtes. Au nom des 43 associations de défense de l'environnement que fédère l'UMIVEM, nous estimons que: • Le plan « Polmar » permet aux autorités françaises en cas de menace sérieuse de pollution marine, d'éloigner le navire constituant cette menace. Pourquoi, dès lors que l'entrée de l'Erika dans la Loire avait été refusée par les autorités portuaires, le préfet maritime n'a-t-il pas, comme il en avait probablement le pouvoir, pris le contrôle du navire pour l'assister voire le dérouter ? Il semble que les autorités de la Marine Nationale aient sous-estimé les risques. Mais sont-elles suffisamment au fait des problèmes spécifiques du transport marchand des matières polluantes? Sont-elles assistées dans ce domaine par des spécialistes vraiment compétents? • Comment se fait-il que, si longtemps après l'Amoco Cadiz, les autorités compétentes n'aient pas encore les engins nécessaires, capables d'être rapidement sur place dans des cas de ce genre dont personne ne peut penser qu'ils ne se reproduiront pas ? De tels engins seraient assurément très coûteux. Mais ne pourraient-ils pas être pris en charge par l'Europe ? Car enfin c'est bien de la protection des côtes européennes qu'il s'agit ! • La pollution marine par les hydrocarbures est la plus visible, mais elle n'est pas la plus dangereuse; les transports par mer de certains produits chimiques et substances radioactives font planer des menaces autrement plus graves pour la santé humaine et l'environnement. La réglementation nationale et internationale des transports de ces produits permet-elle d'exclure entièrement un accident entraînant leur diffusion dans le milieu marin? Problème plus vaste encore qu'un problème seulement européen. La France ne devrait-elle pas, pendant sa présidence de l'Union Européenne, œuvrer pour une refonte du Code maritime correspondant à ces problèmes nouveaux ? • Ne pourrait-on envisager également, dans le cadre de l'Union Européenne, la création d'un corps de garde-côtes comparable à celui qui existe aux Etats-Unis (et dont, peut-être, pour assurer une plus grande indépendance, les agents seraient appelés à surveiller/protéger les côtes d'autres Etats européens que ceux dont ils ont la nationalité) ? • Ne serait-il pas opportun d'imposer, comme l'ont fait les autorités américaines, le dépôt d'une caution répondant de toute cargaison à risques ? (Marie-Claire Borde, présidente de l'UMIVEM Patrimoine et Paysage, Union pour la Mise en Valeur Esthétique du Morbihan).
- 14 janvier 2000..... Les auteurs du rapport d'enquête sur la marée noire de l'Erika (43 pages) remis hier à Jean-Claude Gayssot et rendu public aujourd'hui ne mâchent pas leurs mots : « La perte totale de l'Erika, dans l'état actuel des informations disponibles, est imputable à une défaillance de la structure du navire » qui aurait entraîné le pliage du navire, le pont faisant charnière, puis sa cassure totale. Ces faiblesses de structure n'ont pas été plus décelées par les sociétés de classification qui suivaient le navire que les agents chargés de sa gestion nautique, en dépit d'indices relevés notamment par l'équipage. Les



experts notent ainsi que les affréteurs (TotalFina) n'ont pas adopté pour cette occasion les critères les plus rigoureux qu'ils utilisent pour affrètements plus longs, voire pour les navires qu'ils détenaient en pleine propriété jusqu'à un passé récent. Les services d'enquête n'ont jamais reçu le dossier du navire détenu par la société de classification italienne RINA, malgré leur demande. Autre point fâcheux, dans l'actuel état des choses, la propriété réelle de l'Erika n'est pas publiquement revendiquée, une pratique malheureusement courante dans ce milieu maritime et qui est inacceptable. Le bureau d'enquête formule sept recommandations afin que ce naufrage clôture à jamais la longue liste des marées noires sur les côtes françaises : - l'administration maritime des Etats doit se doter d'un corps d'inspection de la sécurité, proportionnel à la flotte qu'elle immatricule ; - recommandation au RINA de publier le document reprenant la totalité de ses interventions sur l'Erika ; - recommandation aux sociétés pétrolières de ne pas affréter sans prendre de grandes précautions sur les navires anciens ; - pour les groupes pétroliers, assurer à nouveau sous leur pavillon national la propriété directe, l'armement et l'exploitation de la flotte qu'ils utilisent ; - recommandation que les inspecteurs des sociétés pétrolières s'attachent davantage à une inspection de structure et imposent aux armateurs de rendre les inspections réalisables.

14 janvier 2000..... La situation vécue par les associations de protection de la nature et de l'environnement après le naufrage de l'Erika montre que si les pouvoirs publics ont tiré les leçons des marées noires précédentes pour l'organisation du trafic maritime dans la Manche, l'improvisation reste encore trop fréquente dans d'autres aspects du contrôle de la circulation de navires transportant des substances dangereuses, dans la gestion d'une marée noire en mer et dans le traitement du pétrole lorsqu'il arrive à la côte. Sa récupération avec des méthodes non vulnérantes pour les milieux littoraux n'est pas toujours préférée à l'utilisation hâtive de produits nettoyants dont on sait depuis les travaux menés notamment après le naufrage du Torrey Canyon qu'ils peuvent être plus nocifs que le pétrole lui-même. Cette improvisation, partiellement compensée par le bénévolat aussi bien d'associations que de citoyens inorganisés, est scandaleuse lorsque l'on sait qu'il s'agit de la douzième marée noire touchant le littoral français depuis le naufrage du Torrey Canyon (1967) sans compter celles dues à des déversements volontaires d'hydrocarbures (dégazages) provenant de navires non-identifiés. A quoi sert le secrétariat interministériel à la Mer ? Comment accepter que, par incurie, se renouvellent ainsi des catastrophes écologiques aussi bien qu'économiques pour les hommes qui vivent d'activités liées à la bonne qualité du milieu marin ? FNE, France Nature Environnement.

14 janvier 2000..... Il y a maintenant un mois exactement que l'Erika a fait naufrage, mais la navigation entre la Manche et le golfe de Gascogne continue, malgré les conditions météo souvent difficiles de cet hiver, et les services compétents de la marine nationale ne relâchent pas leur vigilance. Selon le centre opérationnel de surveillance et de sauvetage (Corsen), du 24 décembre 1999 au janvier 2000, 2489 navires sont passés au large d'Ouessant, sur le rail, dont 690 transportaient des marchandises réputées dangereuses. Sur ce total, 30 navires ont fait l'objet d'un suivi particulier de la part des autorités maritimes, 29 ont déclaré des avaries, mais, sur 24 bâtiments, les équipages ont pu faire eux-mêmes leurs réparations. Cinq ont été déroutés vers Brest pour remettre en état leurs équipements défectueux. L'Abeille-Flandre, le remorqueur de haute-mer affrété par la marine, a accompli sept interventions, trois navires ont été escortés par le remorqueur, un a été pris en remorque. Sur les sept navires ayant bénéficié d'une assistance, plusieurs battaient pavillon de complaisance (Libéria, Bahamas) et l'un était sous norme (pavillon soudanais). Ces navires présentaient des défauts, soit au niveau du gouvernail, soit des appareils de propulsion, soit au niveau de l'arrimage de la cargaison ou des cartes de navigation. Quelques navires ont fait l'objet d'un procès-verbal de la part des autorités maritimes pour non-respect des règles de circulation, l'un qui battait pavillon maltais (comme l'Erika) avait par exemple mouillé au large de l'île de Sein pour faire une réparation, dans des parages particulièrement dangereux.

14 janvier 2000..... Après avoir souillé le large, puis les côtes, le fioul de l'Erika menace désormais de polluer l'intérieur des terres. L'organisation du ramassage du pétrole laisse en effet à désirer et un péril écologique terrestre s'ajoute aujourd'hui aux dommages maritimes. Avant d'être acheminé vers des centres de

stockage lourds, qui offrent de relatives garanties de salubrité, le magma ramassé sur le littoral transite par les stockages dits de « haut de plage » puis les stockages intermédiaires. Or ces deux étapes laissent une très grande part à l'improvisation. Une circulaire de 1992, à propos du plan Polmar, demandait pourtant aux préfets du littoral de prévoir des sites de dépôt, en cas de marée noire. A l'évidence, cette instruction s'est égarée dans la pile. Du coup, des sites ont été bâtis à la hâte. Des bulldozers ont éventrés, dans la précipitation des dunes protégées. Des trous ont été creusés au hasard. Un mince filmogène, une bâche, un simple sac en plastique, ont été déposés au fond du réceptacle : frêle protection, que les manipulations ont parfois percée. Les stockages intermédiaires sont à peine plus fiables. Les services d'inspection exigent la fermeture d'au moins cinq sites en Loire-Atlantique, car ces plate-formes n'offrent pas les conditions hydrogéologiques appropriées (menaces aux cours d'eau et nappes souterraines). On commence à constater des irisations dans certaines rivières et des traces de fioul dans des champs. Il manque un inventaire global des stockages. La réalité, c'est qu'à vouloir nettoyer plus propre que propre à coups de bulldozers et de détergent, on a meurtri certains milieux écologiquement fragiles.



- 14 janvier 2000..... La conjonction des tempêtes et du naufrage de l'Erika conduit le gouvernement à porter une attention particulière au secteur du transport maritime et aux populations et collectivités locales du littoral atlantique. «L'étendue géographique de ces deux catastrophes n'est pas le même, mais certaines côtes ont été victimes des deux événements successivement » a souligné le Premier ministre. Le gouvernement a décidé de traiter de la même manière les pêcheurs et les conchyliculteurs sinistrés : avances de trésorerie, report de paiement des traites, dégrèvements de charges sociales. L'Office des produits de la mer, dont la dotation budgétaire sera abondée, versera des aides d'urgences. En annonçant que serait réuni fin février à Nantes un Comité interministériel de la mer, Lionel Jospin veut se donner un peu de temps pour élaborer des mesures opérationnelles acceptables par les partenaires européens et tirer les conséquences juridiques et financières du naufrage de l'Erika. Pour le pompage du fioul de l'épave, le gouvernement confie la maîtrise d'ouvrage à Total. Le groupe Abeilles International de Marseille vient de présenter dans ce but à l'État un projet industriel de pompage et de traitement, avec des partenaires norvégiens, hollandais et britanniques. Pour le nettoyage des côtes, le fonds Polmar sera augmenté de 80 millions. Pour éviter une impression de désordre des interventions, les entreprises sollicitées sont invitées n'intervenir que sur des sites désignés par les préfets et en prenant de grandes précautions. Total et le Fipol sont chargés sur l'estuaire de la Loire du coût, de la collecte et du traitement des déchets mazoutés.
- 15 janvier 2000..... La compagnie pétrolière anglo-néerlandaise Shell avait jugé l'état du pétrolier Erika inacceptable pour le transport de son propre fioul. C'est ce qu'affirme un responsable de la compagnie : «Ce navire n'aurait pas pu faire un voyage pour la Shell » et selon lui, l'Erika a été inspecté en janvier 1999 par les experts de la compagnie. Réaction de TotalFina : Les règles d'inspection des navires sont les mêmes pour toutes les compagnies pétrolières. «Je ne comprends pas très bien cette remarque (de Shell). On ne peut pas dire qu'on soit moins sélectif que Shell » précise contre toute évidence une porte-parole de TotalFina. Elle explique que toutes les compagnies reçoivent les mêmes données techniques et qu'il n'y avait rien dans ces dossiers. Directement visée, la compagnie de classification italienne RINA affirme ne rien avoir négligé dans son travail de vérification.
- 15 janvier 2000..... Plusieurs milliers de personnes (6000) manifestent au Croisic pour dénoncer les conséquences de la marée noire de l'Erika. La veille, les représentants d'une quarantaine d'associations, de syndicats et de partis politiques avaient dénoncé à Lorient la responsabilité de TotalFina, réclamant une législation européenne plus rigoureuse. Une nouvelle manifestation interrégionale est prévue le 5 février à Nantes.
- 16 janvier 2000..... La ministre de l'environnement, Dominique Voynet, vilipendée depuis trois semaines pour ses maladresses quant à la catastrophe de l'Erika, retourne sur le terrain en Loire-Atlantique. Ses premiers mots sont pour les militaires : «Transmettez mes encouragements et mes remerciements à vos hommes pour le travail important et difficile qu'ils accomplissent » puis elle s'inquiète de leurs conditions de logement. Visite à la Plaine-sur-mer, sur un site de stockage intermédiaire de déchets de la marée noire, qui laisse la ministre impressionnée. Sous l'air qui empeste, plusieurs bassins, creusés à même la terre, recueillent un magma de fuel + sable + algues et déchets divers. Les bâches agricoles placées au fond sont délitées et le produit pénètre dans le sol. Mme Voynet prend la mesure des risques de pollution supplémentaire. Puis, surprise pour la préfecture, les collaborateurs de la ministre lui font faire la visite non prévue au programme d'un vaste champ de boue et de sable, coincé entre deux rangées de maisons. Là, on n'a même pas placé de bâche sur la terre. Rencontre avec des élus, repas privé avec des Verts, conférence de presse : la ministre annonce la création d'un observatoire de suivi de la marée noire, ainsi que la création de 300 emplois qualifiés dans l'environnement.
- 17 janvier 2000..... Le ministre des transports Jean-Claude Gayssot demande aux pétroliers de ne plus affréter de navires battant pavillon de complaisance et de privilégier le recours aux pavillons français ou européens. Autre requête, ne plus affréter à partir d'aujourd'hui de navires dont on ne connaît pas clairement les propriétaires présents et passés et les conditions de contrôle de sécurité. A propos du naufrage de l'Erika, M. Gayssot rappelle qu'il avait demandé dès le 22 décembre 1999 aux entreprises pétrolières de modifier leurs propres procédures de contrôle des navires sans attendre la table ronde qu'il a convoqué pour la mi-février sur la sécurité du transport maritime afin de tenir compte des recommandations qui pourraient être faites dans le cadre de l'enquête technique et administrative. François Fillon, président du Conseil régional des Pays de la Loire, annonce le déblocage d'un fonds d'urgence de 20 millions de francs pour accorder des avances aux communes touchées par la marée noire sur le littoral de Vendée et de Loire-Atlantique. Les opérations de colmatage de l'épave arrière de l'Erika débute à l'aide du robot Triton, toujours transporté par le remorqueur l'Abeille Supporter.
- 17 janvier 2000..... «C'est une crise que nous surmonterons. J'ai bon espoir qu'au printemps, tout soit impeccable. Les moyens sont là. L'important, c'est la méthode, toujours la méthode, rien que la méthode ». C'est avec ces mots que le ministre de l'Intérieur JP Chevènement présente aujourd'hui à Lorient le plan systématique de nettoyage des côtes vendéennes souillées par la marée noire du pétrolier Erika. Ce plan prévoit la mobilisation de 790 hommes supplémentaires qui viendront s'ajouter aux quelque 2000 militaires et personnels de la sécurité civile qui travaillent déjà au nettoyage des côtes. Des moyens lourds, comme des hélicoptères, seront également mobilisés pour le nettoyage des sites les plus difficiles d'accès. «Les premiers effets de ce plan se feront sentir dans les trois semaines prochaines et au plus tard au printemps » estime M Chevènement, soulignant que l'essentiel des travaux devraient être accomplis avant la grande marée du 22 janvier. Ce plan s'inscrit dans le budget de 80 millions de francs adopté par le gouvernement pour lutter contre la marée noire. Un



peu plus des 40 millions de francs débloqués précédemment ont déjà été dépensés. Des fiches techniques permettront après l'avis des experts, de choisir le nettoyage approprié à chaque site. Le préfet de la zone de défense Ouest, chargé de coordonner le plan Polmar-Terre, a toutefois estimé que la pollution ne pouvait être considérée comme achevée. Le même indique que, «d'une part, des incertitudes fortes subsistent quant aux fuites en provenance des épaves et, d'autre part, toutes les nappes, dont beaucoup sont entre deux eaux, n'ont sans doute pas pu être repérées. L'effet de marée contribue également à déplacer la pollution le long des côtes ». Il conclut qu'il en résulte de grandes incertitudes quant à la durée du phénomène et son extension.

- 18 janvier 2000..... Plusieurs membres du gouvernement appellent de leurs vœux un renforcement de la législation sur les transports maritimes, un peu plus d'un mois après le naufrage de l'Erika et la marée noire qu'il a provoqué. JP Chevènement, comme Dominique Voynet et JC Gayssot, ont fait de ce dossier une priorité de la présidence française de l'UE, au second semestre 2000. La commissaire européenne aux transports, Mme de Palacio, devait intervenir aujourd'hui dans le même sens devant le Parlement de Strasbourg. La législation américaine et le dispositif des coast guards inspire les réflexions du ministre de l'Intérieur et de plusieurs députés bretons et vendéens. Pendant ce temps, les analyses du laboratoire du Muséum d'histoire naturelle démontrent que le fioul de l'Erika est faiblement biodégradable.
- 18 janvier 2000..... Un des ballasts de l'épave du pétrolier Erika est colmaté et les opérations pour tenter de boucher d'autres fissures continueront demain, alors qu'un bâtiment scientifique affrété par TotalFina arrive aujourd'hui à Lorient. Plusieurs spécialistes de TotalFina ainsi que des représentants des assurances seront à bord de cet appareil qui devrait réaliser notamment une cartographie en trois dimensions des épaves, ainsi que plusieurs mesures permettant d'en définir précisément la morphologie.
- 19 janvier 2000..... Le Comité central des armateurs de France (CCAF) réagit avec satisfaction aux propos de JC Gayssot, ministre des transports, demandant aux pétroliers d'utiliser davantage des navires sous pavillon français. Mais le président de l'organisation patronale ajoute que le meilleur moyen de réduire l'importance des pavillons dits «de complaisance» est de redynamiser le pavillon national. Or, ajoute-t-il, cela suppose impérativement une réforme des règles et un allègement des charges qui pèsent sur le pavillon français. Pour amortir correctement un grand navire français transporteur de pétrole brut, il faudrait que son armateur touche environ 40 000 dollars (autant d'euros) par jour, alors que le prix du marché mondial de l'affrètement est de 20 000. Les armateurs sont aussi favorables à une modification du régime de responsabilité. Ils veulent poser le principe de la responsabilité du donneur d'ordre (chargeur, affréteur...) pour le transport de marchandises polluantes et dangereux. Par ailleurs, cinq organismes maritimes français (armateurs, constructeurs de navires, pêcheurs, organismes gestionnaires des ports...) viennent de demander aux parlementaires européens de mettre en place sans délai une agence maritime européenne opérationnelle, dont le but premier serait de coordonner les contrôles de sécurité effectués sur les navires pétroliers touchant les ports européens, selon des méthodes normalisées et unifiées. Devant l'Assemblée, JC Gayssot a indiqué qu'il proposerait aux partenaires de la France de mettre en place un système européen de surveillance et de contrôle maritime, y compris en haute mer lorsqu'il s'agit de navires dangereux.
- 20 janvier 2000..... L'Assemblée nationale décide de créer une commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants. Cette décision est adoptée à l'unanimité.
- 20 janvier 2000..... Giuseppe Savarese, un armateur napolitain, déclare qu'il est le propriétaire de l'Erika. «Ce bateau m'appartient. Je l'ai acquis il y a trois ou quatre ans, je ne me souviens plus de la date exacte. J'en ai confié la gestion à la Panship ». Cet aveu semble mettre fin à plus d'un mois d'incertitude. La nébuleuse des sociétés impliquées dans la gestion de l'Erika avait rendu difficile l'identification du propriétaire. M. Savarese s'est déclaré très peiné par cette pollution sur les côtes de France. «Mais, moi, poursuit-il, personnellement, je ne peux pas me sentir responsable. J'ai confié la gestion technique de l'Erika à une société de très bonne réputation. Le bateau a subi toutes les inspections qu'il devait subir. Cet accident n'est pas le premier et ne sera pas le dernier. Il est dommageable qu'il soit arrivé en France. Mais mon bateau était en ordre ».
- 20 janvier 2000..... En visite sur les plages polluées de Bretagne, face aux dégâts de la marée noire de l'Erika, le président Chirac réaffirme sa détermination à imposer des règles plus sévères pour les pétroliers. Chirac a mis les pieds dans la mazout, les mains noircies par les résidus de fioul, une façon de partager les difficultés des habitants du littoral. Il laisse au gouvernement le soin de proposer les mesures de sauvegarde et de protection de l'environnement aujourd'hui menacé. En discours, il dit «Il n'est plus acceptable que la collectivité subisse de plein fouet des dommages causés par une course effrénée au profit. Il n'est plus admissible que nos côtes soient, une fois de plus, agressées par la marée noire ». Il fixe quatre objectifs à défendre : au sein de l'UE et de l'OMI (organisation maritime internationale), faire des contrôles plus stricts, avoir des règles de sécurité plus sévères, davantage de transparence, donner des indemnités plus justes et plus complètes. La réalisation de ces objectifs passe par une accélération de la modernisation de la flotte européenne, une mise aux normes de la flotte marchande mondiale et une lutte accrue contre les pavillons de complaisance. De façon surprenante, il reprend un thème ancien des écologistes, lançant : «L'équité commande que les pollueurs, armateurs et affréteurs, soient les payeurs. Les professionnels doivent accepter de participer au durcissement des règles du jeu. Si cette démarche volontaire n'aboutissait pas rapidement, la France devrait proposer et proposera une révision radicale du système existant ». Il réclame



aussi un durcissement des contrôles pour les navires les plus anciens. Il s'insurge aussi contre les dégazages en mer et part visiter à son tour un centre de traitement des oiseaux mazoutés.

21 janvier 2000..... La juge d'instruction parisienne Dominique de Talencé, chargée de l'enquête sur le naufrage du pétrolier Erika, a adressé une commission rogatoire internationale à la justice italienne en vue de déterminer les responsabilités dans cet accident survenu le 12 décembre 1999 au large de la Bretagne. Cette démarche devrait permettre l'audition des responsables du bureau de vérification italien Rina, qui avait autorisé le pétrolier à naviguer.

21 janvier 2000..... Questions à Allain Bougrain-Dubourg, président de la LPO, à propos de la catastrophe de l'Erika (Pélerin magazine). Q : Peut-on parler de catastrophe ornithologique ? R : Oui, car nous avons, malheureusement, des précédents. Ainsi, lors du naufrage de l'Amoco-Cadiz, en 1978, 6000 oiseaux avaient été récupérés dans les centres de soins, alors que 230 000 tonnes de pétrole s'étaient répandues. A titre de comparaison, l'Erika en a perdu 12 000 tonnes, or 40 000 oiseaux ont été recueillis, et nous savons qu'il faut multiplier ce chiffre par dix pour obtenir le nombre réel de victimes. Je n'ai aucun goût pour dramatiser, mais il est possible que trois espèces soient complètement rayées de la carte française : les guillemots et les macareux, dont il n'existait déjà plus que 250 couples nicheurs en France pour chaque race, et les pingouins de Torda, une autre espèce rare ne comptant plus que 25 couples nicheurs. La tempête a également touché les balbuzards, un rapace très fidèle à son nid, dont ne subsistent que 30 couples en Corse et 10 en forêt orléanaise. Cette colonie risque de ne pas retrouver les arbres où elle allait nidifier. Q : Pourquoi la vue de ces oiseaux mazoutés nous touche-t-elle autant ? R : Ils sont les ambassadeurs les plus visibles de notre patrimoine marin et de magnifiques symboles de liberté. Leur fragilité nous rappelle celle de nos milieux naturels, et par là même, la nôtre. Car si nous nous battons pour les oiseaux, c'est d'abord au bénéfice de l'homme qui, en cette période charnière, prend conscience à la fois de son potentiel de destruction et de sa responsabilité vis-à-vis de la planète.

21 janvier 2000..... François de Beaulieu (secrétaire général de Bretagne Vivante- SEPNEB) : Après la marée noire de l'Erika. Les marées noires étaient-elles devenues trop rares sur les côtes bretonnes? On pourrait le croire en mesurant les maladrances, les oublis et les insuffisances du plan Polmar en matière de protection de la nature. Après le naufrage de l'Erika le dimanche 12 décembre 1999, alors qu'on relâche déjà des centaines d'oiseaux soignés, il n'est pas inutile de faire le point sur quelques aspects des conséquences sur les espèces animales, les milieux naturels et la prise de conscience collective. Ce que l'on sait : On demande aux associations et aux scientifiques de donner des chiffres sur les destructions liées à la marée noire. Il est facile dans ce domaine de céder à la surenchère (certains n'ont pas hésité à parler d'un million d'oiseaux tués...). Comme si la catastrophe n'était jamais assez catastrophique, ceux qui exagèrent semblent redouter le déficit d'émotion... Les certitudes suffisent bien et il n'est pas sain de jouer avec une émotion sincère qui n'a pas besoin qu'on en rajoute. Ce qui est aujourd'hui certain, c'est que la catastrophe de l'Erika a d'ores et déjà largement surclassé celle de l'Arnoco (6 000 oiseaux récupérés) et celle de l'Exxon Valdès (33 000 oiseaux récupérés). En effet, au 17 janvier 2000, près de 45 000 oiseaux ont été trouvés sur les côtes de l'Atlantique; 11 000 d'entre eux sont vivants et se trouvent actuellement dans des centres de soins. Plus du tiers a été dirigé sur des centres à l'étranger (Hollande, Belgique, Royaume-Uni). Les centres bretons accueillent un nombre très variable d'oiseaux, la base permanente de la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) à l'Ile-Grande ne pouvait en accueillir que 300 et seule l'extraordinaire réactivité du milieu associatif a permis de parer au plus pressé. Actuellement, les centres LPO de Lorient et l'école vétérinaire de Nantes accueillent chacun 700 oiseaux tandis que les centres créés par Bretagne Vivante-SEPNEB en soignent 400 à Belle-Ile, 400 à Trégunc, 700 à Saint-Via et 1 100 à Theix. Ces chiffres changent chaque jour car, en dépit des craintes liées aux expériences antérieures, de réels progrès ont été faits en matière de soins aux oiseaux. La technique de base (nettoyage manuel impeccable par du personnel formé puis mise en piscine à eau courante) s'est enrichie de traitements vétérinaires très efficaces. Ce sont pratiquement 10% des oiseaux arrivés vivants dans les centres (tous stades de mazoutage confondus) qui pourront être relâchés, après baguage, soit plus d'un millier d'individus. C'est un réel succès dont tout le mérite revient aux associations, aux bénévoles qui les ont rejoints et à ceux qui les ont aidés. On sait désormais que les oiseaux concernés par la pollution sont à 90% des guillemots et qu'ils appartiennent pour l'essentiel à la sous-espèce qui niche du sud de l'Ecosse au Portugal (200 000 couples environ). Ils ont eu la très mauvaise idée de pêcher sur les fonds d'une centaine de mètres qui ont été largement balayés par les nappes de fuel. Une vingtaine d'autres espèces d'oiseaux mazoutés ont été recensées, des mouettes tridactyles, des macareux, des petits pingouins mais aussi des harles, des macreuses, des grèbes, des plongeurs et, avec l'arrivée des nappes directement sur le littoral, des barges, des chevaliers, des bécasseaux. • En souillant les côtes, la marée noire a détruit d'énormes quantités d'organismes marins et mis à mal des espèces particulièrement sensibles comme les pouces-pieds dans les rochers de Groix et Belle-Ile. La végétation et la faune des herbiers de zostères, des cordons de galets, des blocs rocheux, des dunes, des falaises, des prés-salés a beaucoup souffert du pétrole que la tempête a projeté un peu partout. Les larges nappes arrivant sur les plages sont spectaculaires mais relativement faciles à retirer alors que les milliers de bouses, baves et billes se déposent dans les moindres anfractuosités. On sait, enfin - mais on a un peu tendance à l'oublier dans le maquis des chiffres - que c'est beaucoup de la beauté du monde qui tient dans la pureté des lignes d'une tête de guillemot, dans les ondulations d'un herbier sous-marin, dans la petite fleur blanche qui s'ouvre entre les galets bleus. Ce que l'on ne sait pas : Cette catastrophe, comme toutes les catastrophes, est un puissant révélateur. Au seul plan de l'écologie en France, elle souligne le manque criant de spécialistes et de programmes assurant à la fois une mise à jour régulière des suivis, des programmes de recherche et un rôle



de coordination en cas de catastrophe. Dans la région, en dehors du travail de recherche sur les mouettes tridactyles mené par une équipe UBO/CNRS, celui de B. Recorbet et la LPO 44 sur la distribution des oiseaux entre Belle-Ile et l'île d'Yeu, et de l'étude sur les oiseaux marins nicheurs de Bretagne Vivante-SEPNB financée par un Contrat Nature du Conseil régional, l'essentiel de la collecte de données est assuré par le réseau des bénévoles associatifs. Mais, hors de véritables programmes scientifiques, il est impossible à des amateurs de recueillir, par exemple, des données cohérentes sur les zones d'hivernage des oiseaux en Atlantique nord. Au-delà de la marée noire, il serait temps de mesurer le rôle exact de certaines techniques de pêche dans le déclin des colonies bretonnes de guillemots et de petits pingouins. Les espèces et les milieux naturels sont à ce point sous-estimés que les postes de commandement du plan Polmar n'intègrent pas dans leur organigramme des naturalistes qualifiés. Il n'a donc même pas été possible de mettre en place immédiatement les expériences qui auraient permis de calculer avec rigueur l'impact sur les oiseaux ou d'assurer que les opérations de nettoyage allaient pas contribuer à la dégradation des milieux pollués (fort heureusement, alertés pas les associations et les scientifiques, les préfets commencent à prendre la mesure du risque et organisent l'expertise des sites à dépolluer). Autant le travail rigoureux de comptabilité réalisé dans les centres permet de savoir quotidiennement le nombre d'oiseaux en soin, autant d'immenses incertitudes pèsent sur tous les autres chiffres. D'une part, il est impossible de savoir combien d'oiseaux, complètement englués dans des nappes sont partis sur ies sites de stockage de déchets; d'autre part, il est tout aussi impossible de calculer le nombre d'oiseaux «péris en mer » sans avoir dérivé jusqu'à la côte. Tout au plus, comme dans la comptabilité la plus primitive, on peut dire que «beaucoup " d'oiseaux sont morts en mer, au moins des dizaines de milliers. On ignore bien sûr si des nappes de mazout n'errent pas encore au large et si les dégazages sauvages et nocturnes au large de l'épave ne vont pas alimenter les centres de soins de nouveaux patients pendant les semaines à venir, si les vents soufflent vers les côtes. On ne sait pas non plus si les leçons de l'Erika serviront à faire réfléchir les chasseurs extrémistes qui manifestaient il y a quelques jours en baie de Somme contre les directives européennes sur la chasse aux oiseaux migrateurs alors que de nombreux chasseurs et responsables de fédérations bretonnes apportaient leur soutien aux centres de soins. Ce sont pourtant aussi de sages directives européennes qui devraient apporter une amélioration de la sécurité du transport des matières dangereuses... Ce que l'on ignore aussi, ce sont les effets à long terme de la mortalité constatée chez les guillemots. Il est très probable que les adultes qui nichent sur les côtes d'Irlande ou d'Ecosse sont déjà sur le chemin du retour, ce qui explique la forte proportion de jeunes recueillis. Ces derniers ne seront appelés à se reproduire que dans plusieurs années et on ignore dans quelle proportion la sélection naturelle interviendra sur le stock restant. En Bretagne où il n'y a plus que 250 couples nicheurs (80% au cap Fréhel et le reste réparti entre les réserves des Sept-Iles, de Camaret et de Goulien et de Cézembre), on saura dans quelques semaines si les adultes hivernaient au large de Penmarc'h ou s'ils avaient eu le bec assez creux pour aller beaucoup plus loin. Quant aux oiseaux plus jeunes, il faudra attendre plusieurs années tout en ignorant, dans le cas où les adultes auraient disparu, si nos falaises vides de congénères seraient encore attractives pour eux. Des années de travail et de protection seraient alors anéanties. Quelques raisons d'espérer : Quand on songe que la principale association de protection des oiseaux du Royaume-Uni compte un million d'adhérents alors que notre LPO nationale plafonne à 30 000 et que la plus importante association régionale, Bretagne Vivante-SEPNB n'en regroupe que 3 000, on peut penser que les Français ont une conscience écologique embryonnaire. Mais quand on voit le mouvement qui a porté des masses de bénévoles à agir, quand on voit l'Etat, les Régions et les Départements se préoccuper du financement des actions menées, quand on voit l'ampleur de la solidarité internationale autour du réseau associatif, quand on observe les premiers résultats des souscriptions lancées par Bretagne Vivante-SEPNB et la LPO, on se dit que la catastrophe de l'Erika va peut-être cristalliser une prise de conscience qui faisait son chemin souterrain autour des questions d'eau pure, d'agriculture durable et de pollutions urbaines. L'électrochoc est si violent qu'il a conduit de nombreuses entreprises à apporter leur soutien aux associations, ce qui, dans le contexte français est particulièrement révélateur. Pour prendre le seul exemple de Bretagne Vivante-SEPNB, dont les vieux adhérents se souviennent du silence radio des entreprises à l'époque de l'Amoco, son président, Jacques Ros, a déjà enregistré des promesses de dons d'Yves Rocher, de François Pinault, des VVF, des salaisons du Jet, de la brasserie Britt, et même de la Vache qui Rit, tandis que les magasins Leclerc, Carrefour, Biocoop, Continent, La Poste et même l'ambassade de France à Washington diffusent ses appels à souscription et que France Télécom offre un numéro vert pour le fonctionnement interne. Il y a aussi les artistes, les écoles, les anonymes... Si dans les mois qui viennent les personnes qui ont été remuées par cette catastrophe n'oublent pas et s'impliquent dans la protection de la nature, il restera, à côté de la colère désarmée et du dégoût désespéré, quelque chose de fort et riche d'avenir.

22 janvier 2000..... Pour la marée noire de l'Erika, Thierry Desmarest, PDG de TotalFina, doit rencontrer à Nantes les élus régionaux de Bretagne, des Pays de Loire et de Poitou-Charentes. Il annonce que son groupe prendra en charge le stockage et le traitement des déchets dont il estime le coût à 200 millions de francs. Avec le pompage de l'épave et les travaux de restauration du littoral, la compagnie française consacra 700 millions de francs à cette affaire. M. Desmarest propose un renforcement des dispositifs de contrôle du transport maritime et affirme que Total n'affrètera plus de tanker de plus de 80 000 tonnes âgé de plus de vingt ans.

22 janvier 2000..... Les explications et les engagements de Thierry Desmarest, PDG de TotalFina, ne satisfont pas les conseillers régionaux des trois régions du littoral Atlantique réunis à Nantes. Il fallait autre chose qu'un discours d'ingénieur pour les calmer. Pendant ce temps, la valse des robots se poursuit autour de l'épave de l'Erika. «Il semble que ce ne soit pas le tiers mais la moitié de la cargaison qui est allée à la mer, soit près de 15 000 tonnes » a expliqué Thierry Desmarest. Il en

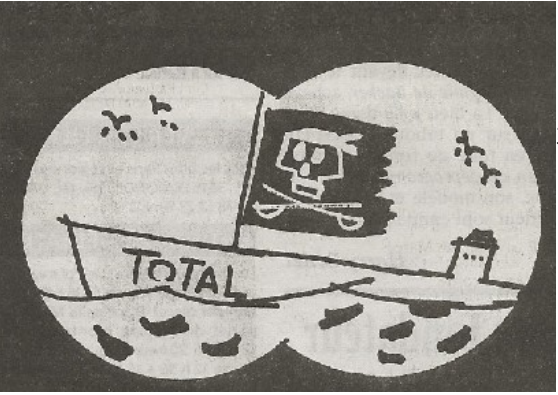


resterait donc autant à pomper. Le robot Triton a achevé sa mission, colmatant cinq des six fuites repérées.

- 24 janvier 2000..... Création de 300 emplois d'encadrement du problème de la marée noire de l'Erika. Ces emplois sont destinés à la fois aux centres de soins pour oiseaux, que gèrent les associations, et au nettoyage des côtes qui se fait le plus souvent sous la responsabilité des collectivités locales. Il s'agit d'emplois d'encadrement qui complètent l'action des bénévoles ainsi que les chantiers d'insertion initiés par les préfets. Les trois cents encadrants sont recrutés dans le cadre d'un contrat de travail de droit commun (CDD) par l'association ou la collectivité employeur. Les missions confiées respecteront le cadre du plan Polmar, à savoir la réhabilitation des milieux touchés par la marée noire: soins aux oiseaux, nettoyage des plages, restauration des milieux. Ont été privilégiées les personnes déjà engagées sur le terrain et les demandeurs d'emplois qui pourront faire valoir une compétence dans le domaine de l'environnement ou, de façon plus générale, dans la restauration des milieux. Un dispositif permettant de créer sans plus attendre ces emplois a été arrêté. Une répartition géographique équitable des demandes est réalisée dans la limite des dix millions de francs alloués sur les fonds Polmar à cette opération. Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.
- 24 janvier 2000..... Quel bilan écologique pour demain ? Louis Vilaine, Président de l'association des pêcheurs de l'estuaire de la Loire, qui regroupe environ 300 professionnels, dresse un bilan plutôt mitigé de la marée noire de l'Erika: si le grand estuaire a échappé à la pollution, qu'en est-il des poissons et des crustacés qui en font toute sa richesse ? Le jour de la tempête, du pétrole de l'Erika est entré dans l'estuaire, raconte Louis Vilaine. Nous étions très inquiets. Puis, le lendemain, les nappes sont reparties comme elles étaient venues. En fait, le formidable débit de l'eau de la Loire a empêché le pétrole de pénétrer plus avant dans le fleuve, et le pire a été évité, même malgré les grandes marées. Pourtant, les pêcheurs de l'estuaire restent vigilants, portent un regard critique sur les causes et les suites de cette tragédie et, surtout, se posent de nombreuses questions. Quel impact la marée noire de cette fin de siècle aura sur le milieu vivant ? Sur les crustacés, comme les crevettes blanches et grises, et aussi sur les poissons migrateurs, civelles, lamproies, plies, aloses... qui sont la base des ressources des pêcheurs ? Quelles vont être les incidences sur la reproduction de toute cette faune, sur les larves et les œufs qui reposent au fond de l'eau ? Et, d'ores et déjà, quel est le taux de mortalité ? "J'ai contacté l'Ifremer, explique Louis Vilaine, qui m'a confirmé que j'avais raison de m'inquiéter. Les coquillages, par exemple, comme les coques, les palourdes et les huîtres. sont des animaux qui filtrent l'eau de mer et qui peuvent donc être rapidement contaminés par une pollution. Si du pétrole s'est déposé ici et là au fond de l'estuaire, quel va en être l'effet sur ces animaux? En outre, on sait que la seule odeur du mazout a un effet répulsif puissant sur les poissons. On peut alors fort bien imaginer que des zones entières ont déjà été abandonnées par certaines espèces. Nous le saurons un jour". Bref, si les pêcheurs de l'estuaire sont pour l'instant passés à travers les gouttes, ils vont rester très attentifs dans les semaines et les mois qui viennent. Car il faudra du temps pour bien mesurer l'incidence de la marée noire de l'Erika sur le milieu. "Nous avons commandé des analyses, précise Louis Vilaine, et nous avons nos propres statistiques de production. A partir de cela, et avec les chiffres des criées qui vendent nos produits, nous pourrions voir s'il y a des baisses significatives des ventes de poissons et de crustacés. On peut même facilement imaginer connaître des pénuries et des baisses de production d'ici deux à trois ans. En attendant, à chaque fois que nous sortirons sur l'estuaire, nous serons vigilants à repérer la moindre nappe de pétrole."
- 26 janvier 2000..... TotalFina estime que ses engagements pris après le naufrage de l'Erika devraient représenter une charge «de l'ordre de 700 millions» de francs en 2000 mais qu'une partie de ces dépenses devrait être assumée par le fonds d'indemnisation des compagnies (Fipol). L'État et le PDG de TotalFina, Thierry Desmarest, signent un protocole d'accord en vue de traiter les deux morceaux d'épave du pétrolier Erika qui gisent par 120 m de fond au sud de Penmarch (Finistère). Ce texte prévoit la création d'un comité de pilotage qui se réunira pour la première fois fin janvier. Il associera les divers ministères concernés ainsi que le préfet maritime de l'Atlantique. C'est à ce comité, qui décidera en dernier ressort, que TotalFina sera chargé de faire une proposition avec deux impératifs, ne pas tarder et protéger le milieu. Le comité de pilotage pourra faire appel à un comité d'experts. Il ne sera pas simple de pomper le fioul d'après les expériences précédentes.
- 27 janvier 2000..... Les responsables de la lutte contre la marée noire de l'Erika sont de nouveau sur le qui vive : De grosses nappes de fioul, repérées depuis quelques jours par des hélicoptères de surveillance, sont arrivées sur les côtes du Morbihan. Sont touchés les archipels de Houat et de Hoedic, ainsi que le littoral de Belle-Île. Selon les autorités préfectorales, il pourrait s'agir de fragments qui s'étaient incrustés dans les rochers entre le sud du Morbihan et le nord de la Loire-Atlantique et que les grandes marées des derniers jours auraient décollés. Les vents d'est qui soufflent actuellement, conjugués aux mouvements de la mer, auraient pu pousser ces grappes de fioul vers les îles. Les responsables des plans Polmar-terre et Polmar-mer confirment que des traînées irisées sont toujours visibles à l'aplomb des deux morceaux d'épave du pétrolier. La partie avant du navire laisse suinter par une fente des hydrocarbures, une brèche qu'il n'est pas possible de colmater vu l'état de torsion des tôles à cet endroit.
- 28 janvier 2000..... Greenpeace France et l'Erika : Concernant la sécurité des transports maritimes, Greenpeace demande le renforcement de la législation européenne avant la fin de l'année 2000. Cette évolution devra intégrer les points suivants: - renforcement des inspections au port en leur donnant un caractère obligatoire ; - contrôle des sociétés de classification; - publication et libre accès aux résultats



des contrôles au port, aux comptes rendus des inspections assurées par les sociétés de classification. Greenpeace demande également à l'Union Européenne de tout faire pour mettre fin à la pratique des pavillons de complaisance, en demandant aux pays candidats à l'accession d'adopter sans attendre les règles qui seront retenues par l'Union Européenne et en s'opposant directement au système des pavillons de complaisance par des mesures très concrètes: - interdiction d'accès dans les ports européens à tous les bateaux battant pavillon reconnu de complaisance; - interdiction de la commercialisation en Europe des produits importés à bord de bateaux battant pavillon de complaisance; - fermeture des entreprises européennes contribuant à l'enregistrement, à la certification ou au contrôle des bateaux battant pavillon de complaisance. (Bruno Rebelle pour Greenpeace France).



31 janvier 2000..... Transporter le fioul de l'Erika par hélicoptère, c'est ce qui va être fait dès que les conditions météorologiques le permettront. Le SAF (Secours Aérien Français) vient de finaliser un accord avec TotalFina qui paiera l'intervention, pour évacuer des zones difficiles d'accès du Morbihan et du Finistère, 600 à 800 tonnes de fioul recueilli par les bénévoles. On apprend en même temps que le pétrolier Erika ne transportait pas du fioul mais un résidu de raffinage «cancérogène», selon un laboratoire à Cuers (Var). «TotalFina est parfaitement au courant de la toxicité des produits» assure le directeur d'Analytica. Il accuse la compagnie pétrolière d'avoir enfreint la

législation européenne qui prévoit que de tels résidus doivent être incinérés dans le lieu le plus proche de leur production, pour éviter tout incident lors de leur transport. «C'est un fioul numéro deux classique» dément TotalFina.

Février 2000..... La Maison de l'Ecologie de Lyon s'élève contre l'appel au boycott lancé par les Verts, Greenpeace et les Amis de la Terre contre TotalFina à cause de l'affaire Erika : Que signifie ce boycott partiel ? Un boycott de Total n'aboutirait qu'à reporter la consommation d'essence vers d'autres pétroliers qui ne respectent pas plus que Total les consignes de sécurité. Si nous voulons réellement agir pour limiter les risques de marée noire, il serait plus intelligent d'appeler à un boycott de tous les groupes pétroliers, mais également de remettre en cause nos besoins énergétiques. Une réduction de l'usage de l'automobile et de tout autre moyen de transport fonctionnant au pétrole est la seule alternative possible. Osons remettre en question notre propre mode de consommation. Les groupes pétroliers ne font que répondre à la demande du consommateur. Oui à la remise en cause de nos modes de déplacement, non aux fausses excuses et au rejet de la responsabilité de chacun. Beaucoup d'utilisateurs de cette Maison vont protester contre ce positionnement.

2 février 2000..... Des analyses menées auprès de personnes ayant nettoyé les plages souillées par le fioul de l'Erika révèlent une exposition aux hydrocarbures de l'ordre des seuils communément observés dans la population. Ces résultats concluent une étude de la direction départementale (Loire-Atlantique) des affaires sanitaires et sociales (DDASS), menée fin janvier auprès d'une vingtaine de professionnels. Le journal Le Parisien rapporte pour sa part des résultats d'analyses autres, effectuées à par un laboratoire de Rouen sur des coquillages de Loire-Atlantique et du nord de la Vendée. Des prélèvements effectués sur 900 concessions conchylicoles, fermées depuis trois semaines à titre préventif, mais qui démontrent que ces coquillages ont été souillés par le pétrole de l'Erika. Le ministère de l'agriculture devrait rapidement rendre public ces résultats. L'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA) devrait annoncer dans les jours prochains les seuils de contamination au-delà desquels ces coquillages seront déclarés impropres à la consommation.

2 février 2000..... Le capitaine indien du pétrolier Erika, entendu aujourd'hui par la juge d'instruction chargée du dossier sur le naufrage de ce navire au large du Finistère, clame son innocence : «Je souhaite dire que je ne suis pas coupable. J'ai fait de mon mieux en tant que capitaine de ce bateau. J'ai sauvé tout mon équipage et personne n'a été blessé ». Il est mis en examen pour pollution maritime et mise en danger de la vie d'autrui. Le 4 février, il sera autorisé à rentrer en Inde sans caution.

3 février 2000..... Une vingtaine de militants du collectif nantais anti-marée noire ont recouvert une rue commerçante de Nantes de bâches noires saupoudrées de sable pour annoncer la manifestation «interrégionale» prévue le 5 février dans cette ville, à l'appel d'associations, de syndicats et de partis de gauche. Un autre rassemblement est prévu sur le parvis de la Défense, face à la tour Total. De son côté, la préfecture de Loire-Atlantique a annoncé qu'il avait été demandé à TotalFina de «préparer» et de «prendre en charge» un quatrième centre de stockage lourd de déchets dans le département. Les deux premiers sites sont saturés et le troisième peut encore fonctionner une dizaine de jours. Enfin, la commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux et polluants sera présidée par Daniel Paul, député (PCF) de Seine-Maritime, et son rapporteur sera Jean-Yves Le Drian, député (PS) du Morbihan et ancien secrétaire d'Etat à la mer.

4 février 2000..... Mobilisation anti-marée noire : quelque 15 000 manifestants à Nantes. Une centaine d'associations environnementales, professionnelles et familiales a appelé à manifester pour exiger "des mesures draconiennes" de l'Etat et de l'Union européenne afin que la marée noire de l'Erika, ce pétrolier maltais échoué au large du Finistère le 12 décembre, soit "la dernière". Dans chaque département concerné, des collectifs se sont mis en place depuis plusieurs semaines. Ainsi, le



collectif Morbihan dénombre par exemple 49 associations différentes. "On a de tout, des militants comme des simples citoyens", expliquait hier l'un de ses porte-paroles, Alain Rivat, militant anti-nucléaire. Pour ce dernier, la manifestation d'aujourd'hui se présente très bien. Rien que sur le Morbihan, une vingtaine de cars de 55 places sont prévus, dont plusieurs prêtés par des transporteurs routiers, "sans compter tout ceux qui vont descendre en voiture". Cinq de ces cars sont réservés aux habitants des îles du Ponant, dont trois pour Belle-Ile. "Les maires de Belle-Ile sont coincés par la visite du président de région Josselin de Rohan. On ne comprend pas bien pourquoi il a choisi ce jour-là, peut-être pour montrer qu'il est sur le terrain!", plaisante M. Rivat. "Les maires n'ont pas osé décliné son invitation. Ils ne pourront donc par être à la manif, même s'ils ont fait en sorte de retarder l'horaire du bateau du retour pour encourager les habitants à manifester", souligne-t-il. Derrière la première banderole commune, portant le slogan "Marées noires, assez de complaisances", le premier bloc de manifestants sera d'ailleurs composé des "pêcheurs, commerçants et citoyens" de Belle-Ile. "Le Morbihan, la Loire-Atlantique et la Vendée sont les trois départements les plus mobilisés. Mais il ne faut pas oublier les collectifs moins nombreux de Tours, Angers, Le Mans, Rennes ou St Briec. «Tout le grand Ouest est là » soulignait ' Jean-Claude Hervé, du collectif Loire-Atlantique. "Nos tracts ont reçu un bon accueil à Nantes et presque tous les commerçants sollicités ont accepté de mettre une affiche appelant à manifester dans leur boutique. Les 15 à 20 mille personnes devraient être atteints sans trop de problèmes", pronostique-t-il. "Ensuite, il va falloir construire un dialogue entre des gens peu habitués à se fréquenter pour adopter un langage et des propositions communes", a-t-il ajouté. La manifestation a recueilli de nombreux appuis à l'échelle nationale du côté des écologistes et de plusieurs partis de gauche (PCF, MDC, LCR, Les Verts notamment) ainsi que des syndicats (CGT, CFDT, FSU, FEN, Confédération paysanne, SUD, par exemple). La Ligue des droits de l'homme aurait également apporté son soutien.

- 5 février 2000..... Trente mille manifestants à Nantes répondent à l'appel d'une centaine d'associations qui exigent des mesures draconiennes de l'Etat et de l'Union européenne afin que la marée noire de l'Erika soit la dernière. Les Verts, le PS, le PCF, la CFDT, la Confédération paysanne, Greenpeace, la LPO, etc... ils sont tous là. On a amené ses seaux de mazout frais et on conspue Total-Fina sur des airs de binou.
- 5 février 2000..... Une centaine de personnes participent au Havre, à une manifestation organisée par des partis de gauche et des syndicats contre les pavillons de complaisance et pour que la «vérité» soit établie sur le naufrage de l'Erika. Le même jour, moins de trois cents personnes manifestent, devant le siège social du groupe TotalFina, dans le quartier d'affaires de la Défense (Hauts-de-Seine). Les manifestants répondent à l'appel de vingt-quatre organisations: partis de gauche (PCF, MDC, tCR et Verts), syndicats (FSU et SUD-PTT) et associations écologistes, dont Greenpeace et les Amis de la Terre. Ils veulent exprimer «leur colère et leur écœurement », six semaines après le naufrage de l'Erika. Ils exigent «de vrais emplois financés par les responsables et notamment l'affréteur, la firme TotalFina, pour la réparation des dégâts, au-delà du seul bénévolat ».
- 7 février 2000..... M. Cohn-Bendit et les Verts européens relancent le débat sur la sécurité maritime, tandis que le gouvernement multiplie les consultations sur ce sujet. le député Vert européen, Daniel Cohn-Bendit anime, aujourd'hui, à Brest, un débat sur le nécessaire renforcement de la législation sur la sécurité maritime, après le naufrage du pétrolier Erika et la marée noire qu'il a provoquée. Alors que le gouvernement tente d'élaborer une «charte de sécurité maritime », M. Cohn-Bendit a souligné que l'Europe est le seul échelon d'intervention efficace. En retard d'une marée noire, Daniel Cohn-Bendit ? Lui qui ne s'était pas rendu en Bretagne depuis le naufrage de l'Erika, le 12 décembre 1999, a organisé à Brest, une table ronde sur la sécurité du transport maritime en Europe, rattrapant ainsi le tempo de l'actualité. Mardi 8 février à Matignon, Lionel Jospin doit, en effet, recevoir les élus du littoral, tandis que Jean-Claude Gayssot, le ministre des transports, réunit, jeudi 10 février, professionnels de la mer et pétroliers pour tenter d'élaborer une «Charte de sécurité maritime ». Accompagné de deux autres députés Verts européens, la Hollandaise Kathalijne Buitenweg et le Belge Paul Larmoye, Daniel Cohn-Bendit a martelé que l'Europe était le seul échelon d'intervention efficace pour mettre en place une législation destinée à prévenir les marées noires, ou même les catastrophes chimiques. «Aujourd'hui, je ne crois pas que la définition des eaux territoriales ait un sens national. Par exemple, il faut mettre en place cette idée de garde-côtes européens, que tout le monde reprend, y compris le PCF. Nous avons une chance historique de renforcer et d'accélérer la construction des institutions européennes. » Alors que la Commission a pris l'engagement de proposer, dans les mois qui viennent, une directive sur les pavillons de complaisance et sur la sécurité maritime, M. Larmoye a voulu notamment «reposer le problème de la responsabilité des propriétaires, des armateurs, des compagnies pétrolières, un dossier qui traîne depuis sept ans ». Un débat sur l'efficacité des doubles coques, lancé par un représentant de l'Association française des capitaines de navire (Afcan), l'idée de «réparation de dommage à la nature », avancée par la juriste Martine Rémond-Gouilloud, des propositions de Greenpeace pour sortir du dispositif insuffisant du Fipol et d'autres pistes lancées par les armateurs, les assureurs, les scientifiques: les députés Verts européens ont eu de quoi remplir leur besace. Et si leur vigilance venait à faiblir, un ancien patron de pêche s'est chargé de les interpellier: «Au moment de l'Amoco, on parlait déjà de tout ça. Il faut que Bruxelles se remue. Vous avez vu un peu le bordel en France entre l'agriculture, les transports, l'intérieur, l'environnement ?» Voilà bien un sujet qui passionne le député européen. «je ne comprends pas pourquoi on ne tire pas les leçons des dysfonctionnements qui se sont produits. Ce serait le B.A.-BA d'analyser pourquoi on s'est planté, pourquoi tout le monde a voulu d'emblée minimiser, au lieu de dire "on ne sait pas" ou "voilà les différentes hypothèses". Il ne s'agit pas de faire le procès de quiconque, a assuré Dany Cohn-Bendit, qui n'a pas prononcé une seule fois le nom de Dominique Voynet, mais «d'appliquer



quand on en a l'occasion le concept de nouvelle gouvernance et de transparence », « Quand on gouverne, on se plante toujours, a-t-il ajouté. La force, c'est de savoir pourquoi ». Cela n'a toutefois pas réussi à calmer l'irritation des Verts bretons, comme celle du maire-adjoint de Brest, Michel Briand, qui a déclaré en commençant la journée: « Aujourd'hui, l'enjeu est que la gauche plurielle en fasse au moins autant que la droite, qui a créé le rail d'Ouessant après la catastrophe de l'Amoco ». Attentif au malaise des Verts, sans en rajouter, Danv a répondu au journal de la mi-journée sur France 3 que, si l'on n'avait pas spécialement vu les Verts dans le cortège de la manifestation de samedi à Nantes, c'est que « les Verts ne se triment pas toujours avec leur casquette, qu'ils n'ont pas le culte de l'organisation, qu'ils travaillent avec les associations et que c'est très bien comme cela ». Une réponse qui a désespéré Jean-Paul Declercq, responsable de la commission mer des Verts: « Mais on était deux mille facile, on avait cinq banderoles et Dany qui ne dit rien! », s'est-il lamenté.

- 8 février 2000..... L'Agence de sécurité sanitaire des aliments fixe les seuils acceptables de contamination des produits de la mer : Martin Hirsch, directeur général de l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (Afssa), rend public, samedi 5 février, les conclusions des experts chargés de définir les normes acceptables quant aux risques alimentaires liés à la contamination des coquillages et des poissons exposés aux hydrocarbures de la marée noire de l'Erika. Jusqu'à présent, les seuils fixés, le 7 janvier, par les experts de l'Afssa ne constituaient que des indicateurs d'exposition à cette pollution. Ces seuils étaient calculés sur la base de la présence de molécules de 16 hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), substances connues pour leur potentialité cancérigène. Le premier seuil, qui concernait les coquillages, les mollusques, les crustacés et les céphalopodes (ainsi que le sel) était de 0,5 milligramme par kilogramme de matière sèche. Le second, qui s'appliquait aux poissons, était dix fois inférieur. Une autre approche, consistant à ne mesurer que 6 des 16 HAP tenus pour les plus dangereux, conduisait au seuil de 0,2 milligramme par kilogramme de matière sèche. Les experts de l'Afssa reprennent aujourd'hui ces données et les transforment en « valeur-guide », cette dernière étant définie comme une « valeur indicative, fixée sur le fondement des connaissances toxicologiques disponibles et des données de consommation connues ». Ces valeurs sont destinées à éviter soit une exposition prolongée de consommateurs réguliers de produits de la mer, soit des expositions ponctuelles à des valeurs de contamination élevées. Il s'agit aussi d'un outil d'aide à la décision, qui permettra aux autorités sanitaires de mettre en œuvre les mesures de surveillance et de retrait des produits. L'exclusion des coquillages et des poissons ne pourra, en pratique, être prononcée que lorsque les résultats toxicologiques seront supérieurs de 2 à 5 fois à la valeur guide. L'Afssa précise que les résultats des analyses effectuées ces dernières semaines ont montré que seule une faible proportion de produits de la mer - de l'ordre de 5% - était contaminée et que, parmi les résultats positifs, plusieurs provenaient de produits visiblement souillés. Le pourcentage de produits dépassant les seuils est plus important dans le cas des coquillages que dans celui des poissons. « Ces valeurs guides doivent être comprises comme devant être utilisées dans le cadre d'un plan de surveillance, soulignent les experts de l'Afssa. Il est recommandé de maintenir ou d'enclencher des mesures de contrôle renforcées en cas de dépassement de ces valeurs guides et, le cas échéant, de prendre des mesures d'exclusion (fermeture des zones de production ou retrait des produits à la consommation). » Les experts rappellent d'autre part « que le respect de ces valeurs guides ne doit représenter qu'une étape vers un retour à des valeurs proches de celles qui étaient mesurées avant l'arrivée de la pollution par l'Erika ». Ils estiment enfin que l'évaluation du potentiel toxique par ingestion des composés soufrés et alkylés présents dans le fioul de l'Erika doit être poursuivie. Des travaux complémentaires seront en outre conduits pour élaborer des valeurs qui pourraient permettre, en dehors des épisodes de crise, une surveillance de la teneur des produits de la mer en hydrocarbures aromatiques polycycliques.
- 8 février 2000..... Une nouvelle nappe du fioul échappe de l'« Erika » touche La Turballe. Une nouvelle nappe du fioul lourd de l'Erika a atteint La Turballe (Loire-Atlantique), dans la nuit. De larges plaques ont souillé la plage de la commune, qui s'étend sur 3 kilomètres. Une bande noire d'une largeur de cinq à dix mètres s'est ainsi déposée au milieu de la grève. La nappe a été poussée dans la nuit par un coup de vent de sud-ouest. Le vent fort s'est conjugué à une marée de coefficient 88. Les travaux de nettoyage et de réhabilitation de la plage, largement touchée par la marée noire à Noël, s'étaient achevés il y a quinze jours. D'autres souillures avaient déjà atteint les côtes du Morbihan et du Finistère à la fin de la semaine dernière. On ne sait toujours pas s'il s'agit de fuites récurrentes de l'Erika, de nappes qui dériveraient au large depuis le naufrage, le 12 décembre, ou si cette pollution provient de plaques arrachées à la côte par les grandes marées, des samedi 22 et dimanche 23 janvier, et qui se redéposeraient aujourd'hui.
- 9 février 2000..... Les Verts présentent un document reprenant 25 propositions pour en finir avec les marées noires. La catastrophe de l'Erika met en évidence trois impératifs : une vraie politique de développement durable du transport maritime, le renforcement de l'efficacité de l'Etat dans la gestion des crises, et la reconnaissance de la responsabilité des affréteurs, des propriétaires de navires et des sociétés de classification. Les Verts proposent ainsi la création d'un ministère de la mer et du littoral qui permettrait le renforcement des normes techniques et sociales de navigation. Une telle politique devra être relayée par l'élaboration d'une réglementation européenne fondée sur les mêmes exigences. La création d'une agence publique, véritablement indépendante, chargée d'évaluer les risques de pollutions marines permettrait une séparation nette entre la gestion du



risque (politique et administratif) et l'évaluation du risque (expertise scientifique). Un audit indépendant du plan Polmar devra être réalisé, et des mesures d'améliorations peuvent être prises : flotte d'intervention, concertation en amont avec les scientifiques et les associations pour les opérations de nettoyage, élaboration d'un plan Polmar faune-flore. Sur un plan juridique et législatif, la loi de 1983 sur la pollution marine doit être révisée, et la Constitution adaptée pour que la responsabilité pénale incombe aussi aux donneurs d'ordre et non pas seulement aux simples exécutants. Augmenter la lutte contre les dégazages, mettre à disposition dans les ports une réception des résidus de nettoyages, telles sont encore des propositions des Verts pour en finir à jamais avec les marées noires.

9 février 2000..... La commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux et polluants, créée après le naufrage de l'Erika, commence ses auditions. La commission est présidée par Daniel Paul (PCF, Seine-Maritime), son rapporteur est Jean-Yves Le Drian (PS, Morbihan). Georges Tourret, directeur du bureau « Enquêtes accidents-mer », dont Jean-Claude Gayssot a rendu public le rapport d'enquête le 14 janvier, devait être entendu par les députés, ainsi que Jean-Louis Guibert, secrétaire général de l'Institut français de navigation. Par ailleurs, un débat sur les suites des tempêtes et de la marée noire devait avoir lieu au Sénat, après une déclaration du gouvernement.



10 février 2000..... Après le naufrage de l'Erika, "On joue avec le feu". Alors qu'une table ronde sur la sécurité du transport maritime se tient aujourd'hui à Paris, un chercheur du CNRS dénonce un état des lieux alarmant: 40% des navires transportant des matières dangereuses sont "hors normes". La situation actuelle du transport maritime est alarmante et la diversité des produits transportés, souvent beaucoup plus dangereux que le pétrole, constitue une menace permanente pour

l'environnement, estime Christian Ruchet, chercheur au CNRS. Pour la seule année 1996, explique-t-il, 113 gros bateaux (plus de 300 tonneaux), dont 14 pétroliers, ont fait naufrage dans le monde, "soit un tous les trois ou quatre jours!". Le scientifique, qui participait lundi à Brest à une table ronde sur les moyens d'améliorer la sécurité maritime après le naufrage du pétrolier Erika, souligne que la moitié des bateaux circulant sur les mers du globe transportent des marchandises dangereuses ou nuisibles en cas d'accident. Or 40% des navires actuellement en circulation sont "hors normes" et ne devraient plus naviguer. La même proportion dépassent les 15 ans d'âge et représentent, à eux seuls, 80% des sinistres. "Vous avez des marées noires en permanence. Il y a celles dont on parle parce qu'elles sont proches de nous, et celles dont on ne parle pratiquement pas", rappelle ce spécialiste des naufrages qui a co-dirigé en 1998 à Paris un colloque sur le sujet, dont les actes viennent d'être publiés. "Et on n'a pas encore eu de gros naufrage de produits chimiques, qui ne sont pas transportés sur des navires plus sûrs que les pétroliers. Imaginez une cargaison de plomb qui coulerait, elle provoquerait des dégâts irréversibles. On joue avec le feu", assure-t-il. "On sait aussi que plusieurs sous-marins nucléaires soviétiques ont coulé, dans des endroits évidemment tenus secrets. Ces sous-marins ne présentent aucun risque à court et moyen terme, mais à long terme ?", s'interroge M. Buchet. Face à ces menaces potentielles et à ces "bombes à retardement" enfouies au fond de l'eau, M. Buchet estime que la France, qui présidera l'Union européenne au second semestre 2000, doit saisir cette opportunité historique pour lancer un grand débat sur le sujet. "C'est avant tout un problème de volonté politique", insiste le chercheur. Aussi, la table ronde sur la sécurité du transport maritime organisée aujourd'hui devrait-elle marquer la volonté des pouvoirs publics d'organiser la riposte face au désordre régnant dans ce secteur, afin qu'il n'y ait plus jamais d'Erika ni de marée noire. La réunion, présidée par Jean-Claude Gayssot, a pour objectif l'élaboration d'une charte de sécurité maritime pour le transport des matières dangereuses, intéressant pétroliers, armateurs, sociétés de classification, partenaires sociaux et organismes internationaux. Le ministre des Transports a souhaité hier que les opérateurs du secteur prennent rapidement des engagements, sans attendre les décisions plus contraignantes de l'Etat et de l'Europe. De son côté, la commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur la sécurité maritime devrait rendre son rapport fin juin. Durant ce temps, une nouvelle arrivée d'hydrocarbure en provenance de de l'Erika continue d'affluer sur les côtes du Morbihan, du Finistère et



de la Loire-Atlantique. Le pétrole arrive sous forme de galettes d'environ 30 centimètres de diamètre en flux continu, comparable par endroit aux arrivées du mois de décembre, lorsque la marée noire a commencé à toucher les côtes. Une centaine de sapeurs pompiers de Marseille sont attendus à la fin de la semaine pour renforcer les équipes de nettoyage.

10 février 2000..... M. Gayssot, ministre des transports demande un plan européen pour la sécurité maritime. Q : «Près de deux mois après le naufrage de l'Erika, vous réunissez une table ronde avec les opérateurs du transport maritime. Qu'en attendez-vous? R : Après l'émotion et l'indignation soulevées par la marée noire dans l'opinion publique - nous en avons encore eu la preuve avec la manifestation de Nantes - le gouvernement a décidé de revoir toutes les conditions du transport et de sécurité maritime. J'attends que tous les acteurs du transport maritime fassent des propositions et prennent des engagements, sans attendre les décisions plus contraignantes que l'Etat et l'Europe prendront. Je leur ai écrit en ce sens. Q : Agissez-vous également à l'échelon européen et international ? R : Oui, dès le début de la marée noire, j'ai contacté la commissaire compétente, Mme Oyola de Palacio. Je l'ai également rencontrée plusieurs fois pour lui suggérer d'obliger les navires à se signaler (voire à subir des contrôles) quand ils entrent dans l'espace maritime européen des 200 miles. C'est une nouveauté, car auparavant, ils ne devaient se faire connaître qu'en cas d'incident. En clair, cela reviendrait à connaître dans le détail tout le trafic dans des zones comme la Manche et ses parages. Sa réaction n'a pas été négative. J'ai même senti une réelle détermination, j'espère qu'elle retiendra rapidement cette suggestion, de telle sorte que la France, qui prendra la présidence de l'Union européenne au deuxième semestre, puisse mettre sous son mandat la question de la sécurité maritime au rang des priorités. Vis-à-vis de l'Organisation maritime mondiale (OMI), nous poussons par divers moyens à ce qu'elle s'intéresse à la position française et, j'espère, européenne. Q : Comment surmonterez-vous les réticences d'autres pays, telle la Grèce, qui n'apprécient pas toujours que les Etats qui ont un littoral diligentent des enquêtes en cas d'accident les menaçant ? R : Je ne fais que m'appuyer sur les textes en vigueur, en particulier sur l'article 56 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer. Je défends une autre idée: je ne vois pas pourquoi les Etats qui ont un littoral ne seraient pas concernés par la réflexion sur la sécurité maritime à l'échelle du monde. Il faut renforcer leur rôle et leur place par rapport à celle des Etats qui abritent une flotte puissante (Liberia, Malte, Panama et autres ...). Q : Comment jugez vous l'attitude de TotalFina ? R : Ma position de principe a consisté à d'avantage mettre en cause le système, dans lequel s'inscrit Total, ce qui ne veut pas dire que je veux dédouaner le groupe. Je conteste la recherche du plus bas prix du transport maritime au détriment de la sécurité des hommes et de l'environnement. Q : L'une de vos premières propositions était d'interdire les pavillons de complaisance. Comment est-ce possible dans les conditions actuelles ? R : Il faut s'attaquer à ceux qui permettent l'utilisation de navires ne respectant pas les normes de sécurité en vigueur. J'aimerais que le concept même de complaisance soit banni. Ce terme induit le passe droit. Ça ne veut pas dire que des Etats n'ont pas le droit d'avoir des pavillons. Mais il doivent respecter les règles. Le profit basé sur le dumping économique et social est inacceptable. Q : Le pavillon français des Kerguelen est-il un "semi-pavillon" de complaisance ? R : On ne peut pas dire ça. TI est vrai qu'il existe cinq registres en France, dont celui-là, mais un seul pavillon. Cela n'élué pas les questions, notamment sociales, qu'on peut légitimement se poser sur le registre Kerguelen qui permet d'employer 65% de marins étrangers. Mais pour la sécurité, ce sont les mêmes normes qui s'appliquent sur tous les navires français. Je l'affirme : il n'y a pas de navires poubelles sous notre pavillon. Q : Que pensez vous de l'initiative de TotalFina, de ne plus affréter de navire de plus de 80000 tonnes dépassant vingt ans ? R : Ce n'est pas sérieux. Tout le monde sait que les bateaux les plus récents ont plus de 80 000 tonnes. Le problème concerne davantage les navires qui, comme l'Erika sont en-dessous de ce tonnage. C'est là qu'on trouve les navires poubelles. Q : M. Desmarest propose la création d'une agence européenne de contrôle de qualité pour surveiller les sociétés de classification ... R : Je n'y suis pas favorable. Ce ne serait pas accepté. Appuyons-nous sur ce qui existe déjà dans chaque pays. Je ne suis pas pour un système unique, mais pour un système commun. Rendons les règles actuelles plus efficaces. Q : Et l'idée des Verts de créer une agence maritime européenne ? R : Pourquoi pas. Ne perdons pas de vue nos objectifs de normes plus serrées, de plus grande responsabilisation de tous les opérateurs, de sanctions ... Cela pourrait aller jusqu'à interdire aux bateaux poubelles d'entrer dans les ports européens. Q : Comment la France va-t-elle coordonner les actions ? R : La France va doubler le nombre de contrôleurs dans ses ports. Ils passeront d'une cinquantaine à une centaine d'ici deux ans. Le système d'informations Equasis permettra dès le mois de mai de connaître en temps réel l'état du navire, sa dernière certification, son âge, ses changements de propriétaires. Le comportement des inspecteurs sera différent si le navire est neuf, ou s'il a vingt-cinq ans, ou s'il a changé dix fois d'armateur ou de gérant. »

Tout le monde demande, avec raison, davantage de moyens maritimes. Nous sommes en train de les renforcer. A mon



arrivée dans ce ministère j'ai été frappé par le manque de matériel et son caractère vétuste. Exemple: il y avait un baliseur de... soixante-dix ans. Nous sommes aussi en train de nous équiper de vedettes. Je n'oublie pas la dimension internationale. C'est le gage de l'efficacité. Que personne ne s'imagine que la détermination du gouvernement va faiblir pour instituer un ordre européen rigoureux. Q : Lionel Jospin vous a confié la responsabilité de la lutte contre la marée noire et du traitement de l'Erika. Comment allez vous faire? R : Total est chargé de faire des propositions pour assurer, dans les meilleures conditions possibles, la récupération du fioul restant dans les deux épaves de l'Erika. Si la compagnie pétrolière prend en charge tout le coût de cette opération, le choix de la solution retenue appartient à l'Etat, sous ma responsabilité. Le principe que j'ai fixé, et auquel je ne dérogerai pas, est d'aller le plus rapidement possible en toute sécurité. Vendredi, je recueillerai les avis des experts. Dès la mi février, nous devrions pouvoir annoncer l'option retenue. »

10 février 2000..... La coordination de l'hôtellerie de plein air de Bretagne et des Pays de la Loire, créée après le naufrage de l'Erika, demandera au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures (Fipol) des financements permettant aux campings des zones touchées par la marée noire de renforcer leur promotion avant l'été. Un «retard certain» des réservations a été enregistré fin janvier. La baisse atteint, dans certains cas, 30% à 40%, selon Laurent Morice, président du syndicat professionnel de l'hôtellerie de plein air de Loire-Atlantique, qui précise: «Notre action préventive ne nous empêchera pas de demander réparation d'un éventuel préjudice commercial après l'été. » La conchyliculture enregistre des baisses de commercialisation sensibles sur tous les coquillages, au-delà des exploitations interdites d'activité en Loire-Atlantique et en Vendée. Le 22 janvier, à Nantes, Jean-Pierre Raffarin (DL), président de la région Poitou-Charentes, avait évoqué une baisse de 40% des ventes d'huîtres Marenne-Oléron, pourtant épargnées par l'Erika.

10 février 2000..... Les opérateurs pétroliers français signent «une charte de sécurité maritime». À l'issue d'une table ronde de cinq heures, «une charte de la sécurité maritime» est signée, par les principaux opérateurs français concernés par le transport de produits pétroliers, en présence de Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement et des transports. Participaient aussi à cette réunion des syndicalistes et, en observateur, des représentants de plusieurs organisations internationales. Précédé d'un long préambule qui insiste notamment sur «la nécessité de renforcer les moyens de contrôle, la réglementation technique et sociale et d'améliorer la transparence et la responsabilité des opérateurs », ce texte de sept articles, qui vise à éviter le renouvellement de naufrages tels que celui de l'Erika le 12 décembre 1999, commence par une décision importante: «Les affréteurs s'engagent à ne plus utiliser de navires à simple coque au plus tard à partir de 2008 », alors qu'aux Etats-Unis, pays souvent cité en exemple, l'échéance est fixée à 2010. En outre, les contrôles et inspections seront multipliés : «Dès à présent, les navires de quinze ans et plus, quel que soit leur tonnage, ne seront acceptés que s'ils justifient d'un arrêt technique en cale sèche dans les trente mois précédant la date d'affrètement ». Tous les deux ans et demi, au lieu de cinq ans aujourd'hui, les coques et citernes de ballast des pétroliers (et des vraquiers, c'est-à-dire les bâtiments qui transportent, par exemple, des céréales ou du minerai) devront obligatoirement être inspectées de «manière approfondie» s'ils sont âgés de plus de quinze ans, et ce à la charge de l'armateur. Des engagements sont pris aussi pour que les navires utilisés n'aient pas fait l'objet de transferts successifs entre différentes sociétés de classification qui peuvent brouiller les informations indispensables. Ces sociétés privées s'engagent à transmettre «au plus vite» aux Etats qui ont un littoral le dossier technique du navire en cas d'accident. De même, les affréteurs, compagnies pétrolières et importateurs, sont invités à vérifier que l'opérateur du navire est le même depuis au moins six mois. Ils s'engageront à fournir toutes les données nécessaires pour que soit constituée la base de données Equasis qui, à partir du mois de mai, permettra de «suivre à la trace» l'état civil et la carrière d'un navire. La charte comprend en outre plusieurs dispositions d'ordre social. Les armateurs et opérateurs veilleront à ne recourir qu'à des sociétés de main-d'œuvre respectant l'intégralité des conventions de l'Organisation internationale du travail, notamment les nonnes relatives à la formation, aux conditions et au temps de travail. L'inspection française du travail sera habilitée à intervenir. Enfin, un article concerne les assureurs puisqu'il est demandé que les opérateurs vérifient que les navires et cargaisons soient assurés auprès de compagnies «présentant toutes garanties de sérieux et de solvabilité ». L'idée de relever les plafonds de responsabilité et d'indemnisation, en cas de marée noire notamment, est aussi inscrite dans la charte, ce qui conduira à réviser le fonctionnement du Fipol (Fonds international d'indemnisation des pollutions par les hydrocarbures). Commentant le contenu de cette charte, M. Gayssot a précisé qu'elle n'avait pas, en soi, un caractère réglementaire ou juridique contraignant, mais que les parties signataires «s'engageaient dans le même sens que les efforts du gouvernement français, ce qui constitue un premier pas positif». «Grâce à cette charte », a ajouté le ministre de l'équipement et des transports, «on commence à réglementer le libéralisme échevelé », ce qui conduira à restaurer l' «image des professions maritimes ». De la sorte, la charte facilite la tâche du gouvernement «qui travaille pour que, de manière cohérente, précise et déterminée, ses propositions soient acceptées favorablement par ses partenaires européens », conclut M. Gayssot.

12-13 février 2000..... CNIR des Verts à Paris : L'assemblée accueille Dominique Voynet pour un débat bilan sur les ravages de l'affaire de la marée noire et ses suites. Trois motions d'urgence sont proposées par les principales sensibilités du parti. La plus longue, intitulée «les leçons de l'Erika », émane de Hascoët et Mamère. Ils y attaquent en règle



Dominique Voynet qui a eu une appréciation maladroite et assez peu politique de la situation. S'y est rajouté une cacophonie communicante, faite de mises en cause réciproques au niveau de la direction du parti qui n'a pas joué son rôle. Les hascoëto-mamériens proposent d'élargir les réunions organisées avec le cabinet de Voynet aux députés nationaux, de travailler à un dispositif de crise, et d'établir un cahier des charges politique pour mettre de l'ordre dans le travail de réflexion du parti. L'aile gauche du parti (Autrement les Verts, Martine Billard, Francine Bavay, Hélène Flautre) dénonce de son côté l'inertie des pouvoirs publics qui permet à intervalles réguliers la répétition des marées noires. Ils mettent aussi en cause Voynet, coupable de cafouillages au sommet, tandis que la présence des Verts sur le terrain est neutralisée politiquement. Enfin les Voynétistes proposent un texte «pour une expression publique responsable des dirigeants» déplorant le lynchage médiatique de Voynet et des Verts qu'ils attribuent au fait que le parti jeune et en croissance suscite des jalousies sur l'échiquier politique. Ils demandent aux militants d'éviter les expressions publiques trop individuelles et d'exprimer plutôt les désaccords dans la presse interne. Pour sa part, Dominique Voynet met en avant les difficultés de concilier les rôles de ministre et de porte-parole des Verts. Pour les élections municipales et cantonales, le CNIR continue toujours à refuser un accord national avec le PS, préférant des listes autonomes Vertes et ouvertes aux municipales.

- 14 février 2000..... Les responsables de la société de certification italienne Rina, chargée de vérifier le pétrolier Erika, sont entendus à Gênes par la justice française. Selon un rapport français d'experts sur les causes du naufrage du pétrolier en décembre en Bretagne, Rina aurait mal contrôlé la navire. Selon les premiers résultats d'une enquête technique menée par Rina, le naufrage aurait été provoqué par une rupture ou une brèche dans la partie basse du bateau. Pendant ce temps, le ministère de l'environnement français indique que la quantité de fioul déversée en mer par l'Erika est «plus proche de 13 000 à 16 000 tonnes que de 10 000 à 12 000». Il fonde son calcul sur les quantités de déchets ramassés sur les plages, qu'il évalue actuellement à 116 000 tonnes, en estimant que chaque tonne de déchets compte 10% de fioul. Par ailleurs, la première opération de dépollution et de réhabilitation d'un site de stockage intermédiaire de déchets provenant de la marée noire, débute aujourd'hui en Loire-Atlantique. La dépollution des 28 sites de stockage intermédiaires du littoral atlantique devrait durer entre trois et quatre mois et coûter entre 3 et 10 millions, qui devraient être financés par TotalFina.
- 15 février 2000..... «Pétrolier Erika»: deux nouveaux suintements et une «légère fuite» sur l'épave. Deux nouveaux suintements de la partie arrière de l'épave du pétrolier Erika, qui repose par 120 mètres de fond au large du Finistère, et «une légère fuite» ont été récemment repérés, annonce la préfecture maritime de Brest dans un communiqué. Le colmatage de cette nouvelle fuite «s'annonce délicat mais réalisable», selon la préfecture maritime, par le Marianos, un navire de recherche équipé de trois robots sous-marins, dont un a déjà été utilisé pour le colmatage. Les travaux de colmatage devraient commencer dès que le temps le permettra. Par ailleurs, des «traces ou irisations» ont été aperçues en surface, à la verticale de l'épave, mais «la quantité de pétrole vue actuellement à la surface reste, de toute façon, très faible». Depuis une dizaine de jours, de nouvelles arrivées de fioul échappé de l'Erika, en plus ou moins grande quantité, ont été observées sur les côtes, du Finistère à la Vendée, sans qu'il soit possible d'en déterminer l'origine.
- 17 février 2000..... Affaire Erika: Appel à l'arrêt du bénévolat. Les collectifs anti-marées noires de Bretagne rendent public un appel demandant à tous de renoncer à toute aide bénévole sur les plages. Les arguments liés à cet appel sont nombreux: aucun suivi sanitaire des bénévoles n'est fait malgré les problèmes de santé constatés, conditions de logement précaires des personnes venues de loin, aucune politique de longue durée ne garantit l'utilité des travaux (l'Erika continue à fuir), aucune analyse du contenu du fuel n'a été rendue publique (risque de produits cancérigènes), risques respiratoires avec la montée de la température nécessitant un équipement spécialisé, les bénévoles n'ont que faire des préoccupations des offices de tourisme qui poussent à travailler dans de mauvaises conditions, les travaux se font n'importe comment, avec de graves conséquences sur l'environnement, rien n'a été fait pour éviter un nouvel Erika dans la région ou ailleurs dans le monde.
- 17 février 2000..... Robin des Bois révèle les emplacements de sites où ont été stockés, sans jamais avoir été traités, des stocks de déchets contaminés par la marée noire de l'Amoco Cadiz, de 1978, du Torrey Canyon, du Boehlen, du Tanio. De tels sites d'enfouissement ont ainsi été faits sur l'Île d'Er, inscrite dans l'inventaire de Natura 2000, sur le site de Castel-Meur, propriété du Conservatoire du Littoral, etc. A Trévou-Tréguignec, dans la zone marécageuse du Royau, les affleurements de chaux sont visibles en bord de plage, la zone s'est affaissée et est recouverte lors des grandes marées. La fosse du Rugno jouxte des champs maraîchers. A Ploubelzanec, près de l'embarcadère de Traou-an-Arcouest, les déchets forment des talus engazonnés sur un parking, à 100 m de la mer. A Perros-Guirec, une carrière a été comblée. Enfin, sur le site de Trégastel, 100 000 m³ de déchets sont stockés d'une manière qui donne des signes de faiblesse. Au total, 20 sites retrouvés! Ces révélations ont provoqué la colère locale... contre les journalistes et Robin des Bois qui ont révélé l'affaire. Robin des Bois demande aux autorités de publier la liste des sites de stockage et demande ce que compte faire l'Etat, vingt ans après, pour nettoyer ces sites.
- 18 février 2000..... ERIKA: Le pompage, il s'agit de la solution la plus vraisemblable. Le pompage du fioul encore contenu dans les soutes de l'Erika - 12 000 tonnes immergées à 70 kilomètres au large de la pointe de Penmarc'h (Finistère) - ne pourra intervenir avant plusieurs semaines, voire plusieurs mois, tant sont lourdes les contraintes



administratives et techniques pour une opération de ce type. Lorsque cette solution sera officiellement retenue, un appel d'offres international serait lancé dans la foulée en direction des sociétés spécialisées dans ce type de travail. La société Comex, basée à Marseille, fait partie de ces spécialistes, et a en outre travaillé sur l'épave du Tania, un pétrolier malgache qui avait coulé le 7 mars 1980 par 90 mètres de fond au nord de l'île de Batz (Finistère), avec 5 000 tonnes de fioul lourd, de même nature que celui de l'Erika. Trois autres sociétés au moins pourraient répondre à un tel appel d'offres, notamment l'entreprise norvégienne Stolt Comex, la Française Coflexip Stena Offshore (CSO) et l'Américaine Oceanering, basée à Houston (Texas), estiment les professionnels. Le représentant de TotalFina sur le Marianos - le bateau utilisé pour l'exploration de l'épave -, qui a déjà participé à l'opération du Tanio en tant que responsable de la Comex, a confié que les opérations préparatoires pourraient déjà prendre "deux à trois mois" une fois l'opérateur choisi. L'opérateur retenu devra en effet se lancer dans une course contre-la-montre pour l'élaboration d'un dispositif de récupération. Il faudra ensuite faire venir sur la zone des navires de pompage et d'injection d'eau chaude, si cette solution, semblable à celle du Tanio et de l'avis général la plus adaptée à la nature du fioul, était retenue. Le coût de cette opération pourrait s'élever, selon M. Gayssot, à près de 400 millions de francs, pris en charge par TotalFina aux termes de la convention signée entre l'Etat et l'entreprise le 26 janvier dernier. En attendant, hier à Rennes, un collectif anti-marées noires a appelé à l'arrêt du travail bénévole sur les plages pour inciter l'Etat à prendre ses responsabilités.

- 18 février 2000..... La technique du pompage retenue pour les cuves de l'«Erika». Le ministre de l'équipement et des transports, Jean-Claude Gayssot, indique que le gouvernement et TotalFina ont retenu la solution du pompage pour traiter la cargaison du pétrolier Erika, dont l'épave gît, en deux morceaux distants d'environ 6 kilomètres, par 120 mètres de fond au large de la Bretagne. Le gouvernement a demandé que le groupe pétrolier lui soumette avant la fin février un projet de cahier des charges précis, qui permettra de lancer ensuite l'appel d'offres international. Cinq ou six entreprises ou groupes d'entreprises semblent actuellement privilégiés par les experts de la compagnie pour effectuer les travaux, qui pourraient commencer, dans le meilleur des cas, fin avril, et continuer jusqu'à la fin de l'automne, sauf perturbations météorologiques majeures. Le coût est évalué entre 400 et 500 millions de francs (61 et 76,2 millions d'euros). Les obligations financières, techniques et juridiques du groupe pétrolier sont contenues dans un protocole conclu, fin janvier, entre Thierry Desmarest, PDG de TotalFina SA, et, pour l'Etat, Paul Roncière, secrétaire général de la mer. Quatre types de solutions ont été étudiés par les experts. Le premier est le confinement, soit en enfouissant les morceaux du navire, soit en plaçant sur les épaves un coffre en béton préfabriqué. Mais les délais de réalisation sont longs et les risques pour l'environnement pas toujours bien maîtrisés. On peut envisager aussi la neutralisation du fioul par polymérisation, incinération ou biodégradation, mais là aussi les experts consultés sont restés très sceptiques. La troisième possibilité est celle du renflouement, c'est-à-dire la remise à flot des morceaux de navires. Mais elle ne peut être mise en œuvre que sur des épaves à peu près intactes et si les cuves sont vides. Enfin, le pompage, qui peut s'effectuer de plusieurs manières (en fluidifiant le fioul ou en le réchauffant), a déjà été expérimenté dans le passé sur plusieurs navires, par exemple le Tanio ou le Bohlen. Les services du ministère de l'agriculture et de la pêche ont, par ailleurs, indiqué, à l'occasion d'une réunion organisée par le Comité national de la conchyliculture, que la quasi-totalité des coquillages mis sur le marché sont sains, notamment les moules et les huîtres. Les zones fermées pour raisons sanitaires, essentiellement dans la baie de Bourgneuf (à la frontière de la Vendée et de la Loire-Atlantique) ne représentent que 0,5% des surfaces consacrées à la conchyliculture. Enfin, un collectif anti-marées noires appelle les bénévoles à arrêter leur travail sur les plages pour inciter l'Etat à prendre ses responsabilités.
- 18 février 2000..... Corinne Lepage, dont le cabinet d'avocats Huglo-Lepage défend une cinquantaine de communes de la côte atlantique dans l'affaire Erika, appelle les maires de ces communes à prendre des arrêtés municipaux mettant en demeure Totalfina de prendre en charge le ramassage des déchets. «Le propriétaire de déchets a le devoir d'éliminer ceux-ci, en application de la loi sur les déchets de 1975 et du décret de 1997 sur la classification des déchets dangereux, où figurent les hydrocarbures répandus accidentellement», indique l'ex-ministre de l'environnement du gouvernement Juppé.
- 19 février 2000..... Trois des quatre «légères fuites» repérées le 13 février sur l'épave arrière de l'Erika, qui gît par 120 m de fond à 70 km au large de Penmarc'h (Finistère), ont été colmatées aujourd'hui. La quatrième fuite «pose des problèmes d'accessibilité mais le Marianos s'attelle à la tâche» explique la préfecture maritime de Brest.
- 21 février 2000..... La ministre de l'écologie Dominique Voynet annonce que de nouveaux crédits, en plus des 215 millions de francs, devraient être débloqués pour lutter contre la marée noire déclenchée par le naufrage de l'Erika. On connaîtra leur montant dans une semaine lors du Comité interministériel de l'aménagement du territoire qui se tiendra à Nantes. La ministre indique également que la neutralisation de l'épave ne pourra débuter tant que les conditions météorologiques ne sont pas favorables, c'est-à-dire avant fin avril. Elle rappelle que le fioul de l'Erika est répertorié comme probablement cancérigène. Mme Voynet a fixé à TotalFina un calendrier afin que les opérations de pompage débutent en juin et s'achèvent fin 2001.
- 21 février 2000..... Erika : Celles et ceux qui travaillent sur le front de la marée noire s'inquiètent, à juste titre, de la toxicité de ce qu'ils ramassent. Qu'en est-il? Le fuel n°2 de l'Erika contient des composés toxiques, notamment des hydrocarbures aromatiques polycycliques répertoriés cancérigènes. S'il s'agit donc d'un produit dangereux, le risque encouru dépend, lui, du degré d'exposition. Or les premiers résultats de l'étude demandée par Dominique Voynet à l'INERIS et à un organisme



néerlandais, le RIVM, montrent que le risque d'inhalation est négligeable, ces déchets contenant peu de composés organiques volatils. L'ingestion est peu probable. Restent les risques cutanés qui sont, eux, bien réels. D'où la nécessité absolue de suivre les recommandations faites en matière d'utilisation de gants, de masques et de lunettes. Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

- 23 février 2000..... Le pompage du fioul de l'Erika sera réalisé cet été : Le pompage du fioul encore contenu dans les deux morceaux de l'épave de l'Erika, échoué au large du Finistère le 12 décembre dernier, commencera début mai et devrait être terminé "à la mi-septembre", annonce le responsable des opérations liées à la marée noire chez TotalFina, Pierre Guyonnet. Ce dernier, qui fait également un point d'ensemble sur le ramassage, le stockage et le traitement des déchets se déclare convaincu que le nettoyage des côtes sera "entièrement terminé pour la fin mars", mis à part quelques points mineurs difficiles d'accès.
- 24 février 2000..... La ville bretonne de Trégastel (Côtes-d'Armor) hébergerait 75 000 mètres cubes de déchets pétroliers de l'Amoco Cadiz, affirme l'association écologiste Robin des Bois. Ces déchets pétroliers, mélangés à de la chaux en 1978 en vue de stabiliser les hydrocarbures, révéleraient aujourd'hui des irisations chroniques. Robin des Bois avait déjà oublié le 17 février une liste de 14 sites des Côtes-d'Armor et de cinq sites du Finistère, hébergeant des déchets bruts de l'Amoco Cadiz (1978) et de trois autres marées noires, Torrey-Canyon (1967), Boehlen (1976) et Tanio (1980).
- 24 février 2000..... TotalFina mettra deux ans à traiter tous les déchets de l'«Erika» : «Sous réserve de vérification des données recueillies sur zone, toutes les fuites de l'épave de l'Erika ont été comblées », a indiqué, mardi 22 février, à Nantes, Pierre Guyonnet, directeur de la mission littoral atlantique de TotalFina. La compagnie pétrolière confirme que le pompage de la cargaison commencera début mai, l'objectif étant d'avoir terminé fin septembre avant les grandes marées d'équinoxe. L'une des inconnues majeures est le volume de fioul qu'il faudra pomper. Le coût prévisionnel reste fixé aux alentours de 400 millions de francs. TotalFina s'engage, par ailleurs, à traiter dans un délai de dix-huit mois à deux ans les 150 000 à 180 000 tonnes de déchets qui devraient être récoltés le long des 500 kilomètres de côtes polluées. A la mi-février, 127 000 tonnes avaient été recueillies, mais le rythme s'est nettement ralenti. Le traitement des trente sites de stockage intermédiaire a commencé sous le contrôle des directions régionales de l'industrie et de l'environnement. Ces déchets sont très hétérogènes. Le fioul est mélangé avec du sable, des algues, des matériels de ramassage, des bâches, etc. Le sable représente toutefois environ 90% de la collecte. Le tri mécanique et le traitement physico-chimique des déchets permettront de séparer le fioul et l'eau - qui seront tous deux retraités par la raffinerie de Donges, en Loire-Atlantique -, le sable et les autres matières. Les résidus solides seront traités soit par incinération dans des usines spécialisées ou des cimenteries, soit par inertage pour être utilisés dans des remblais routiers ou des couches intermédiaires de déchetteries, soit par des procédés biologiques. Plus de soixante entreprises ont déjà proposé des solutions. Le choix sera effectué après un appel d'offre européen, pour ce marché qui devrait osciller entre 100 et 200 millions de francs. Le sable nettoyé ne sera pas remis sur les plages, non pour des raisons techniques, mais pour des problèmes d'image. La compagnie n'entend pas non plus traiter les restes de la pollution de l'Amoco-Cadiz, qui sont toujours stockés près de La Rochelle et de Donges.
- 24 février 2000..... Questions à Jean-Yves Le Drian (député PS du Morbihan et rapporteur de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux). Q : Le gouvernement a-t-il pris la mesure de ce qu'il faut faire pour améliorer la sécurité des acheminements des produits pétroliers ? R : Il y a vraiment une prise de conscience de l'ampleur du problème et de la nécessité d'afficher une conviction politique très forte pour éviter des catastrophes comme celle de l'Erika. le désordre maritime mondial ne peut plus durer. Il faut durcir les règles de sécurité, renforcer la surveillance, être très sévère dans l'application des règlements et prendre des mesures unilatérales si l'Organisation maritime internationale (OMI) ne suit pas. On interdit bien l'entrée du bœuf aux hormones sur notre territoire. Pourquoi ne pas interdire des bateaux dont on ignore la «traçabilité» ? Les habitudes ultra libérales du monde maritime sont telles qu'il faut frapper fort pour réussir. L'Europe doit en être le vecteur. Q : Faut-il créer un corps européen de gardes-côtes ? R : Vu les traditions de protection et de sécurité des différents Etats, la création d'un tel corps me paraît aujourd'hui illusoire. Certains Etats ne manqueraient pas de soulever des questions de souveraineté. Je pense plutôt que la volonté européenne doit s'affirmer par la création d'une agence de sécurité maritime qui coordonnerait les moyens existants dans les différents pays, préconiserait leur renforcement et ferait respecter les règles, en particulier en Manche. Q : Dans l'affaire de l'Erika, le fonctionnement des plans Polmar terre et mer a-t-il donné satisfaction ? R : Il y a eu des ratés importants dans Polmar-terre, dus aux erreurs de la météo, à la non-réactivation des plans Polmar depuis plusieurs années et à leur évidente inadéquation. L'articulation Polmar-terre et Polmar-mer a été très problématique. Au niveau central, l'affirmation d'une «autorité de la mer» a été laborieuse. Depuis que Lionel Jospin l'a confiée nommément à un ministre. Jean-Claude Gayssot, l'action de l'Etat est plus limpide. Encore faut-il en tirer des leçons pour l'avenir.
- 24 février 2000..... A Matignon, une délégation de la Coordination des collectifs anti-marée noire demande à l'État des «avances relais» pour les entreprises et les employés en difficultés dans les secteurs touchés par l'affaire Erika (pêche, conchyliculture, sauniers et tourisme notamment), et la création d'un fonds d'urgence pour les familles en détresse.
- 26 février 2000..... Vague à l'âme d'un bénévole au secours de la côte sauvage. Dans son carnet de bord de lutte contre la marée noire, Yvon Bertho, Savoyard natif du Pouliguen, s'interroge sur les réalités des informations concernant les fuites de



l'Erika. En vacances de fin d'année, le Savoyard n'a pu se résigner à regarder à la télévision les images du désastre qui s'abattait sur sa chère Côte Sauvage. Avec l'aide de son entreprise, la STAC-Société de transports en commun de l'agglomération chambérienne, il a collecté des outils et vêtements nécessaires à la dépollution, a pris des congés et s'est joint aux bénévoles. Dès le 17 janvier, il se présente aux services techniques de la ville du Pouliguen. L'accueil et les remerciements sont chaleureux. A partir de ce jour, le bénévole va tenir un journal quotidien du travail, de la progression de la dépollution mais aussi du découragement en voyant les effets des marées qui repolluent les coulées nettoyées : «Lundi 20 tonnes, mardi 45, mercredi 35 sont sorties sur une seule coulée par une équipe qui fait la chaîne. L'ambiance est bonne parmi les bénévoles mais on se demande bien pourquoi il faut se présenter chaque jour pour se faire inscrire ». Le doute s'empare aussi de ces dépollueurs sur la qualité des informations quand aux fuites réelles de l'épave. La version officielle est "le bateau suinte un seau par jour". Sur la plage Valentin à Batz-sur-Mer où l'on se débat avec des mille-feuilles en couches très épaisses, très difficiles à traiter, on n'y croit guère. D'autant que la mer montante ramène constamment des boudins de 10 à 15 cm. Et le 4 février, il y a dans le mille-feuille, une plaque d'un produit blanchâtre de bonne dimension dans lequel Christian, le responsable des bénévoles de la plage, spécialiste piscinier, croit reconnaître un produit de colmatage. Quelques jours plus tard, un constat est fait par la gendarmerie et des prélèvements sont envoyés vers deux laboratoires à des fins d'analyses. «Dernièrement, j'apprends que trois des quatre fuites ont été colmatées. Je croyais qu'il n'y avait qu'un suintement insignifiant. On nous disait que l'épave de l'Erika laissait échapper l'équivalent d'un seau par jour. Alors, même si je ne connais pas la contenance d'un "seau maritime", d'où venaient donc les tonnes que nous avons ramassées ?, s'interroge le Savoyard. «Quelles relations y a-t-il entre ce que nous avons découvert sur la plage Valentin et cette nouvelle intervention de colmatage ? » poursuit-il. Le 23 février, les résultats des analyses n'ont toujours pas été rendus publics... Le lendemain, lors de sa venue au conseil général pour remercier les bénévoles savoyards qui ont œuvré à Belle-Ile, le président du district, Jean-Yves Bannet, tonnait contre cette désinformation de l'Erika «qui suinte ... non, elle fuit ! ». Selon lui, la découverte sur la plage Valentin de Batz-sur-Mer (qu'il connaissait) explique cela... Rentré à Chambéry, Yvon Bertho s'étonne toujours et la phrase qu'il a beaucoup entendu pendant ses trois semaines de bénévolat lui revient à l'esprit : «De qui se moque-t-on ? ». Autre source d'étonnement, la façon dont est décrit, à la télévision, l'accueil des bénévoles sur les sites de travail, lui qui écrivait dans son journal de bord: «Inquiétude sur la continuité de la mobilisation, risque que le temps passant, les groupes deviennent rares et que les bénévoles individuels soient dégoûtés des pratiques. Avis personnel. Les habitants ne semblent pas s'impliquer beaucoup ». On ne peut pas dire non plus que la prise en charge des bénévoles s'inscrive particulièrement dans les priorités : «13 heures, pause déjeuner. Plutôt restreint. De la camionnette sortent un sandwich chacun et de quoi boire ! Un des participants remarque: "On va dépenser des milliards et on regarde sur les casse-croûtes"». Tout en notant scrupuleusement les tonnages de leur travail, Yvon Bertho constate le nombre de participants et comprend mieux certaines réticences : «Certains sont ici depuis le début. En discutant avec eux, j'ai appris que seul Le Pouliguen propose des hébergements gratuits. Ailleurs, on demande des participations importantes pour le couchage et la nourriture ». Et tandis que les bénévoles travaillent avec une insuffisance de protection vu la nature du produit, on s'organise en comités, parfois concurrents, qui contestent leur présence. « C'est de la main d'œuvre pas chère ! » Après ces trois semaines "coup de cœur" pour son pays natal, c'est un bénévole plutôt dépité qui a repris son travail à Chambéry et qui sait que son Pouliguen n'est pas près d'être débarrassé de cette saloperie, Quand il entend dire le contraire, il n'a qu'une phrase: «De qui se moque-t-on ?»

26 février 2000..... Affaire Erika, les silences du plan Polmar. Le fioul de l'Erika est un cancérigène probable chez l'homme, même si le risque doit être relativisé. Dominique Voynet, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, a confirmé, lundi 21 février à Vannes (Morbihan), une information qui circulait de manière insistante depuis plusieurs semaines. Plus de deux mois après le naufrage du pétrolier maltais, le 13 décembre, le gouvernement clôt ainsi une polémique qui n'a cessé d'enfler, d'expertises en contre-expertises, de révélations alarmistes en communiqués rassurants. Pourtant, la nature présumée cancérigène du produit était connue avant même la marée noire. Les responsables du plan Polmar en avaient été informés, alors que les nappes de pollution dérivait encore au large. Ils ont en conséquence édicté des mesures de sécurité. Mais ils n'ont pas jugé bon de dévoiler au public leurs sérieuses raisons médicales. Vis-à-vis des bénévoles et de tous ceux qui manipulent depuis des semaines la pollution sur le littoral atlantique, un danger, fût-il hypothétique, a donc été occulté. Conformément à la loi, TotalFina, affréteur de l'Erika, a fourni, lors du chargement au terminal de Dunkerque, une «fiche de données de sécurité ». Ce document de huit pages décrit les spécifications de la cargaison. A la première rubrique, «étiquetage », il est-précisé: «Peut causer le cancer », «Eviter l'exposition », ainsi que d'autres mentions obligatoires, comme un ironique «Eviter le rejet dans l'environnement ». Tout récipient contenant ce produit, est-il encore demandé, doit faire figurer une tête de mort, symbole de sa toxicité. Le mot «cancérigène » apparaît encore au moins deux fois, dans un descriptif dont la lecture intégrale ne laisse aucun doute sur la dangerosité de ce fioul. Ce document a été transmis, le 21 décembre, au Centre interrégional de toxicovigilance du Grand Ouest, cellule anti-poisons basée à Rennes à la demande de celui-ci. Ce Centre venait d'être chargé par la direction départementale de l'action sanitaire et sociale (DDASS) du Morbihan d'évaluer la toxicité du produit. Sur la foi de ce document et de deux expertises du fioul, le docteur Alain Baert a donc jugé, entre autres, du risque cancérigène. Le scientifique a écarté la pénétration dans l'organisme par respiration et par ingestion. Mais le docteur Baert s'est montré beaucoup plus réservé sur les dangers par voie cutanée. «L'effet de ce type de produit est mal connu . jusque-là, on a seulement fait des expérimentations sur la souris », explique-t-il. Ces essais ont démontré la transmission du cancer chez cet animal et amené la classification du fioul type Erika comme



un cancérogène 2, c'est-à-dire «probable chez l'homme », Le centre anti-poisons a donc transmis, toujours le 21 décembre, une note détaillée à la DDASS, mentionnant explicitement le risque et établissant un strict protocole dans le nettoyage: notamment le port de combinaisons et de gants spéciaux, résistants aux hydrocarbures. Le document a été transmis au préfet, responsable du plan Polmar du département. La marée noire n'arrivera massivement que quelques jours après, dans la nuit du 25 au 26 décembre. Mais, dans les «consignes générales de protection» que diffusent au grand public les responsables du plan Polmar sur toute la façade atlantique, le 25, la référence au risque cancéreux disparaît. Il est simplement indiqué que «le fioul responsable de la marée noire est un composé irritant pour la peau et les muqueuses (notamment les yeux) ». En revanche, les précautions de nettoyage reprennent in extenso les recommandations du centre antipoisons et de la fiche de données de sécurité de TotalFina. «Nous avons fait en sorte que les recommandations soient diffusées, explique Yannick Le Guen, membre du cabinet de Gilles Bouilhaguet, le préfet du Morbihan. Si les gens appliquaient ces consignes, il n'y avait plus aucun risque. » La référence au risque de cancer n'a pas été mentionnée, parce qu'« à notre connaissance elle n'est pas une obligation légale », continue le conseiller. «On a dit qu'il fallait se protéger mais pas pourquoi, résume René Chotard, maire (s.e.) du Pouliguen (LoireAtlantique). Les gens étaient suffisamment méfiants à l'égard du fioul pour prendre des précautions. » Voire! Les premiers jours ont été caractérisés par une vague d'enthousiasme et une grande improvisation. De nombreux bénévoles n'ont pas respecté les consignes, par négligence, par manque d'information, ou simplement en raison de l'absence d'équipements disponibles. Des volontaires ont travaillé à mains nues ou avec des gants inappropriés. Certains étaient en jean. Des enfants ont participé aux travaux, ce qui était pourtant interdit. Des personnes se sont débarbouillées à l'aide de solvants, accélérant la diffusion dans l'organisme des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), molécules souvent cancérogènes contenues en grande quantité dans le fioul de l'Erika. Quel risque ont pris ces volontaires? «De l'ordre de la vie courante », estime le docteur Baert. «Le contact n'a pas été suffisamment prolongé », explique-t-il, avec d'autres scientifiques. Réel, pense en revanche Henri Pezerat, directeur de recherche honoraire au CNRS. Ce toxicologue, membre de l'Association pour l'étude des risques du travail (ALERT), est l'expert qui a soulevé le cas des travailleurs victimes de l'amiante. «La durée d'exposition, fixée par le code du travail à dix ans minimum, est un artifice juridique utilisé pour ne pas avoir à dédommager les victimes qui ont été exposées moins longtemps, explique-t-il. Mais elle ne correspond à aucune donnée scientifique. » Dans un point de vue publié par L'Humanité le 24 février, M. Pezerat ajoute un autre argument, qui confirme que la nature de la cargaison de l'Erika était parfaitement connue. Le contenu du pétrolier était enregistré comme un «fuel-oil résiduel: fioul lourd », avec un numéro: 68476-33-5. Ce nombre correspond à son identification au Chemical Abstract Service (CAS), un code international qui permet d'éviter les confusions dues aux appellations divergentes, selon les pays, d'un même produit. Or le fichier CAS classe sans ambiguïté le «fuel-oil résiduel» comme cancérogène 2 avec obligation de mentionner «Peut causer le cancer ». Par ailleurs, l'article R 231-56 du code du travail, relatif aux règles particulières de prévention du risque cancérogène, impose dans le cas du maniement d'un tel produit, l'information obligatoire du risque encouru. Ce qui n'a pas été le cas sur les sites de nettoyage du littoral atlantique. L'association Robin des Bois avait lancé une première alerte dès le 27 décembre 1999. Sans succès.

26 février 2000..... Des déchets des précédentes marées noires sont toujours en Bretagne. L'association écologiste Robin des Bois affirme qu'une soixantaine de sites bretons, notamment dans les Côtes-d'Armor et le Finistère, contiennent toujours des déchets de l'Amoco-Cadiz, échoué en 1978, mais également du Torrey-Canyon (1967), de l'Olympic-Bravery (1976), du Bøhlen (1976) et du Tanio (1980). Ces décharges auraient été établies «en dehors de tout encadrement réglementaire », Robin des Bois affirme avoir repéré sur place des irisations suspectes. L'association avait déjà rappelé que des déchets de l'Amoco-Cadiz étaient stockés à Donges (Loire-Atlantique), La délégation régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) confirme qu'un rapport de 1994 répertoriait ces sites. «Comme il n'existait aucun répertoire officiel, la recherche s'est faite sur la base de documents épars et de témoignages recueillis localement, explique Geneviève Daulny, responsable à la DRIRE. Jusqu'à présent, il ne nous a pas été rapporté de problèmes spécifiques sur ces sites. Il va nous falloir retravailler ce rapport, qui ne prétend pas être exhaustif, pour l'actualiser. »

27 février 2000..... Rassemblement anti-marée noire à Nantes. La coordination des collectifs anti-marée noire du littoral atlantique, qui réunit une cinquantaine d'associations, de syndicats et de partis politiques, appelle à un rassemblement, à Nantes, lundi 28 février, à l'occasion de la tenue des comités interministériels d'aménagement et de développement du territoire et du comité interministériel de la mer. Des «animations» sont prévues tout au long de la journée par les professionnels de la mer, qui «exposeront de façon concrète leurs difficultés et permettront à la population d'exprimer sa solidarité », explique l'un des représentants du collectif de Nantes. Ces actions seront menées dans l'esprit de «non-violence active» préconisée en particulier par la Confédération paysanne, membre de la coordination. Des rassemblements sont prévus à Quimper et à Vannes.

28 février 2000..... Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) à Nantes : les mesures annoncées traduisent une volonté affichée du gouvernement de donner toute sa place à la télématique de l'écologie et de l'environnement. Elle constitue un satisfecit personnel pour Dominique Voynet qui reste la seule représentante gouvernement du parti écologiste ; Pour autant, l'horizon n'apparaît pas entièrement dégager devant Dominique Voynet. D'abord parce que les dégâts dans l'électorat pourraient être durables après l'affaire de l'Erika ; Quand les Verts vont se lancer dans la campagne électorale municipale, ils pourraient rencontrer quelques difficultés lors des meetings dans certaines villes de la façade atlantique. Ensuite, parce que Voynet n'a toujours pas réglé ses problèmes avec



ses propres amis politiques. Lors des États généraux de l'écologie politique en Seine-Saint-Denis, la synthèse ne s'est pas faite avec Daniel Cohn-Bendit autour de la question de la troisième gauche verte. Au demeurant, le vrai héros de ces journées n'a été ni la ministre ni le député européen, mais José Bové, le cofondateur de la Confédération paysanne et le porte-drapeau du combat contre la malbouffe, au moment où s'ouvre un salon de l'agriculture dominé par les questions de sécurité alimentaire. La popularité de son combat aussi bien que l'ampleur du traumatisme causé par la marée noire pourrait inciter à la réflexion les Verts, qui s'interrogent toujours sur la définition de leurs priorités politiques.

28 février 2000..... 4 milliards de francs sur trois ans pour les régions touchées par la marée noire de l'Erika et les tempêtes. Lionel Jospin estime que la «réponse de l'Etat a été forte et rapide». A l'issue du conseil interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) et du conseil interministériel de la mer (CIM), qui se sont tenus aujourd'hui, à Nantes, le premier ministre a annoncé que des avenants aux contrats de plan Etat-régions permettront d'attribuer 4 milliards de francs aux régions qui ont été touchées par la marée noire et les tempêtes. «La France est sortie de la zone des climats tempérés. Il faut donc s'attendre à de nouveaux cyclones »... Dans le TGV qui file, vers Paris, ramenant les ministres du gouvernement qui ont participé, au comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT), qui s'est tenu à Nantes sur la marée noire de l'Erika et les conséquences des tempêtes sur le littoral, Claude Allègre, ministre de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie, devise avec Jean-Pierre Chevènement. «On ramasse des tonnes de galettes de fioul sur les plages. Et puis sans cesse de nouvelles arrivent. Et puis un jour, finalement, tout cela va disparaître ! », remarque le ministre de l'intérieur, qui conclut: «La nature sera toujours la plus forte.» Nonobstant ces considérations générales, Lionel Jospin avait pour devoir de montrer, quelques heures plus tôt, à l'issue du CIADT, que l'action politique n'est pas impuissante face aux éléments. Le premier ministre a ainsi tenu à présenter un bilan de la mise en œuvre des mesures déjà engagées pour faire face aux besoins urgents: « La réponse de l'Etat a été forte et rapide », a affirmé M. Jospin. Lenteur des indemnités : Le chef du gouvernement a indiqué que, pour ce qui concerne l'indemnisation des collectivités locales, les «préfets disposent au fur et à mesure des crédits nécessaires ». S'agissant de la réparation des dommages agricoles, il a indiqué que le «déblocage» de 300 millions de francs était «en cours ». «Dans le cadre de la procédure des calamités agricoles, 415 millions de francs de crédits sont déjà à la disposition des préfets ». a-t-il déclaré, précisant que les «deux tiers» des crédits pour les dommages forestiers ont été transférés aux préfets. Dans le secteur de la pêche et de la conchyliculture, «l'examen des 1100 dossiers de demande d'indemnisation déjà déposés est en cours », a ajouté M. Jospin. Jean Glavany, ministre de l'agriculture, a déclaré pour sa part que vingt-huit dossiers de conchyliculteurs avaient été indemnisés jusqu'à présent. En marge des déclarations des ministres, les conseillers chargés de ces dossiers ne cherchaient pas à nier les lenteurs des indemnités. Os reconnaissent volontiers que le Fonds d'indemnisation des pollutions marines (Fipol), chargé de rembourser les dommages provoqués par le naufrage de l'Erika, multiplie les procédures. Le premier ministre a promis qu'une réforme était à l'étude pour «simplifier les procédures pour permettre à l'Etat d'être plus réactif». S'agissant de la dépollution des plages, Dominique Voynet, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, a dressé un bilan moins optimiste que les pronostics de M. Chevènement, Le ministre de l'intérieur avait en effet estimé, au lendemain de la marée noire, qu'en «trois mois les plages seront nettoyées ». Mme Voynet a indiqué: «Nous pouvons affirmer qu'une bonne partie des plages aujourd'hui sont propres. La difficulté, c'est la centaine de petites criques qu'on a du mal à nettoyer. C'est une tâche de longue haleine. Je ne pense pas qu'il soit raisonnable aujourd'hui de fixer une échéance.» Le CIADT a prévu 300 millions de francs supplémentaires pour le nettoyage des sites et l'exécution du plan Polmar. La réunion des ministres a aussi permis au premier ministre d'annoncer le déblocage par l'Etat de 4 milliards de francs pour les dix-neuf régions touchées par la marée noire et les tempêtes. Cette somme sera étalée sur trois ans dans le cadre d'avenants aux contrats de plan qui lieront l'Etat aux régions jusqu'en 2003. Au-delà des mesures de réparation à cours et moyen terme, M. Jospin a inscrit les mesures «dans la durée ». Un effort financier très important sera consacré «à la réhabilitation de la diversité biologique et à la restauration écologique des sites et des côtes », a-t-il insisté. A l'issue de la réunion, Mme Voynet soulignait, ravie: «Lionel Jospin a parlé deux fois de développement durable !» «Tout ceci pour donner un satisfecit à Dominique Voynet ! », laissait tomber, moqueur, M. Chevènement, Couplé avec le CIADT, le comité interministériel de la mer (CIM) a réuni les mêmes ministres pour décider de mesures de contrôle des navires et de sécurité maritime. A l'issue du CIM, M. Jospin a annoncé que 20 millions de francs seraient affectés aux situations d'urgence résultant de l'abandon, par son armateur, d'un navire et de son équipage dans un port français. D'autre part, il a indiqué que la France ratifiera dans les meilleurs délais cinq conventions et protocoles de l'Organisation internationale du travail (OIT) concernant, notamment, le bien-être des gens de mer, le rapatriement des marins, l'inspection des conditions de travail et la durée du travail, le recrutement et le placement des marins.

28 février 2000..... Réunis à Nantes, les manifestants anti-marée noire se sont heurtés aux forces de l'ordre. Les responsables des collectifs anti-marées noire ont eu toutes les peines du monde à calmer les esprits, le soir 28, devant la préfecture de Loire-Atlantique, à Nantes. Des heurts brefs mais violents ont opposé une cinquantaine de personnes aux forces de l'ordre, faisant deux blessés parmi les manifestants, dont l'un d'eux avait forcé un barrage de police avec un tracteur ostréicole. Ces incidents traduisent l'amertume et la colère du millier de professionnels de la mer, et tout particulièrement des ostréiculteurs et conchyliculteurs, venus des côtes de Vendée et de Loire-Atlantique clamer leurs attentes de mesures concrètes. Leur impatience se mesurait déjà, le matin, à l'aune du cortège d'une centaine de camions entrés spectaculairement en ville, dont une vingtaine tirant des remorques portant des barques plates en aluminium, plus



habituées à naviguer en baie de Bourgneuf que sur le cours des Cinquante-Otages, et des vieilles coques en bois rebaptisées Erika, destinées à être brûlées sur le macadam. Habillés de cirés, chaussés de bottes, les producteurs d'huîtres et de coquillages ont attendu jusqu'au soir que les ministres décident quelque chose pour eux, rythmant leur attente au son de bidons Total et Fina frappés comme les Tambours du Bronx. Pourtant, alors que leurs ventes ont chuté et que, pour certains, l'activité reste interdite, pas une seule des décisions annoncées en fin d'après-midi par Lionel Jospin ne les concernait immédiatement. «Je ne crois pas qu'un avenant aux contrats de plan Etat-région soit susceptible d'apporter rapidement les aides aux professionnels qui en ont besoin », constatait Jean-Claude Hervé, porte-parole des collectifs anti-marée noire, en rendant compte des travaux du gouvernement, bien conscient de l'insuffisance de ses annonces face au lourd silence, puis aux sifflets et insultes de ceux qui attendaient tout autre chose que des mesures générales et lointaines. «Jospin est bien gentil, mais il se fout de notre gueule. Ce soir, en rentrant chez nous, nos cotisations sociales, il va falloir qu'on les paye. Il est grand temps qu'on se fâche », lui a répondu l'un des ostréiculteurs, traduisant la frustration de beaucoup. Gratifiés d'une aide de 3 millions de francs, les producteurs de sel de Guérande et de Noirmoutier n'étaient guère plus satisfaits, expliquait Gwenaél Edan, président du Syndicat des paludiers de Guérande: «C'est moins d'argent dont on a besoin tout de suite que d'une décision politique. Il faut que le pompage de l'eau de mer soit interdit tant que les analyses ne sont pas satisfaisantes, pour que la qualité de nos produits soit garantie aux consommateurs. Or l'Etat ne prend pas ses responsabilités. » Déception aussi pour les militants de la Confédération paysanne de Loire-Atlantique, membres des collectifs anti-marée noire au nom, expliquait Gérard Durand, de la «solidarité naturelle entre paysans de la terre et paysans de la mer, victimes tous deux de la course au profit ». le «démontage» des enseignes d'une station-service Total, effectué le matin, avait certes permis de «remettre symboliquement la compagnie pétrolière au centre des responsabilités, pour exiger que ce soit elle et non pas le contribuable qui paye les dégâts de la marée noire ». L'après-midi, Lionel Jospin n'avait-il pas lui-même indiqué aux responsables de ces collectifs que leur mobilisation l'avait aidé à obtenir du PDG de Total qu'il s'engage à dépenser plus que prévu initialement ?

29 février 2000..... Les collectifs anti-marées noires interpellent le gouvernement. La réunion, à Nantes, de deux comités interministériels, lundi 28 février, sous la présidence de Lionel Jospin, offrait une occasion aux collectifs anti-marées noires du littoral atlantique de jouer le rôle de «vigilance» et d'«interpellation» qu'ils se sont donné. Les professionnels de la mer promettaient d'agir tout au long de la journée «de façon concrète et spectaculaire », et la Coordination des collectifs anti-marées noires appelait à un rassemblement, devant la préfecture, pour dénoncer la logique économique ultralibérale responsable, selon elle, du naufrage de l'Erika, la responsabilité de TotalFina et les défaillances de l'Etat. «Nous attendons que le gouvernement mette en œuvre les moyens nécessaires pour que cela ne se reproduise plus, mais, comme le risque zéro n'existe pas, la lutte contre les pollutions maritimes doit être beaucoup mieux préparée », explique Charles Perraud, président de la coopérative des producteurs de sel de Guérande, qui dénonce, en outre, la cacophonie observée depuis la catastrophe: «empilement de décisions, succession de chargés de missions des différentes administrations venant chacun défendre sa boutique en dénigrant ce que font les autres ». Membre des collectifs anti-marées noires, l'Union démocratique bretonne (UDB) ajoute qu'«il ne suffit pas de changer les règles du jeu, il faut aussi en changer les acteurs ». Souhaitant une politique de sécurité maritime décidée au plan européen et mise en œuvre au niveau régional, l'UDB demande au gouvernement de reconnaître «une exception maritime et culturelle bretonne sous la forme d'un statut régional particulier» pour le territoire, bordé de 1 900 kilomètres de côtes, qui inclut la région administrative Bretagne actuelle et le département de la Loire-Atlantique. Les collectifs anti-marées noires rassemblent une cinquantaine d'associations de protection de l'environnement, de mouvements «citoyens », d'organisations professionnelles, de syndicats et de partis de gauche. La coordination qui réunit ceux de Lorient, Nantes, Quimper, Vannes et de Vendée a remis, le 24 février, un mémorandum aux services du premier ministre, résumant leurs «exigences sur le traitement de la catastrophe de l'Erika et sur le transport maritime international ». «Ce qui réunit des gens très différents au sein des collectifs, c'est l'esprit de Seattle », explique Jean-Claude Hervé, l'un des porte-parole de la Coordination des collectifs anti-marées noires, militant d'Attac (Association pour la taxation des transactions financières et pour l'aide au citoyen) dans la Loire-Atlantique. L'objectif visé pour le rassemblement prévu lundi après-midi à Nantes n'était pas de faire masse, comme lors de la manifestation du 5 février, mais d'interpeller.

29 février 2000..... Inspecteurs, navires et hélicoptères en plus pour renforcer la sécurité en mer : Alors que les mesures annoncées le 15 février par le premier ministre sur la sécurité maritime constituaient le programme que la France propose à la communauté internationale et, notamment, à ses partenaires de l'Union, le Comité interministériel de la mer (CIM) du 28 février se veut intégralement franco-français. Une série de mesures visant à renforcer les contrôles dans les ports et la navigation au large des côtes devaient être présentées par Jean-Claude Gayssot, qui a en charge la coordination de l'action de l'Etat pour tout ce qui touche aux affaires maritimes. La réorganisation des compétences de chaque ministre intéressé devait faire l'objet d'un premier échange de vues délicat, puisque de vives critiques ont été faites sur l'application des plans Polmar. Le nombre des inspecteurs et contrôleurs dans les centres de sécurité devrait passer à 107 en 2002 (contre une cinquantaine actuellement). Ils seront formés essentiellement à l'Ecole de la marine marchande de Nantes, où le corps professoral sera renforcé. Les capitaineries de ports le seront également, ainsi que les moyens nautiques et techniques de balisage des côtes et abords des ports. Des fonctionnaires supplémentaires viendront grossir les effectifs des centres régionaux opérationnels de sécurité et de secours (Cross) installés par exemple à Ouessant, Cherbourg, Gris-Nez, Toulon, qui suivent les navires transitant au large. A Jobourg, au nord du Cotentin, le gouvernement veut progressivement installer



un centre européen de surveillance du trafic maritime, dans cette mer très fréquentée, où les risques de collision sont nombreux. Par ailleurs, les procédures seront accélérées, notamment avec la Marine nationale, pour acheter deux nouveaux remorqueurs de haute mer très puissants destinés à remplacer les Abeille-Flandres et Abeille-Languedoc, qui prennent de l'âge. Un projet a été présenté par la société Abeilles International, qui dépend du groupe Bourbon, mais le coût de l'opération a jusqu'à maintenant retardé les décisions. Il est aussi prévu d'acheter un nouvel hélicoptère d'intervention et un navire dépollueur. Le bureau des enquêtes accident/mer (BEA) verra ses pouvoirs d'investigation renforcés par un projet de loi, à l'image de ce qui existe dans le cas des accidents d'avion. Quant aux conventions internationales, celle de Bâle (1992) sur le transport des déchets dangereux et celle de Barcelone (1978) sur la pollution en Méditerranée, la France fera pression pour qu'elles soient mises à jour et effectivement appliquées. Le gouvernement ne devait pas annoncer de disposition obligeant les pétroliers qui fréquentent les ports français à être équipés du système des doubles coques ou pont intermédiaire. Mais comme la flotte pétrolière française est âgée, les pouvoirs publics ont décidé d'élaborer un système fiscal incitatif, par exemple le GIE, pour que les armateurs de grands navires de 200 ou 300 000 tonnes transporteurs de pétrole brut ou ceux, plus petits, de la taille de l'Erika, achètent des bâtiments modernes. La France n'aurait en effet aucune chance de faire approuver ses initiatives de «moralisation» du transport pétrolier si elle-même ne faisait pas le ménage chez elle.

29 février 2000..... Dominique Voynet, ministre de l'environnement, répond aux questions du journal Le Monde. Q : Les autorités chargées du plan Polmar étaient informées, dès le naufrage de l'Erika, du caractère cancérigène du fioul déversé. Mais aucune indication destinée aux bénévoles ne mentionne explicitement ce risque, comme l'a révélé Le Monde du 26 février. Les pouvoirs publics n'ont-ils pas commis une grave négligence en dissimulant l'information ? R : Il n'y a pas eu de dissimulation de la part des pouvoirs publics. La note du centre anti-poison de Rennes, datée du 21 décembre, à laquelle Le Monde fait entre autre référence, précise même que le niveau et la durée probable d'exposition [au fioul] semblent suffisamment limités pour négliger les problématiques carcinogènes, en d'autres termes les risques de cancer. Voilà les informations dont disposaient les pouvoirs publics à la veille de la marée noire. C'est à la lumière de celles-ci qu'ils ont diffusé les consignes de sécurité dès le 24 décembre. Q : Il reste qu'à aucun moment la mention "peut causer le cancer", contenue dans une fiche transmise par TotalFina au préfet, n'a été signalée sur les affiches destinées aux populations ? R : Ce n'est pas surprenant, compte tenu de ce que je viens de dire. J'ajoute que chaque jour nous manipulons des produits dangereux: White-Spirit, dissolvants, essence des voitures qui contient du benzène cancérigène sans que les risques soient expressément indiqués sur les emballages. De même, on ne voit pas la mention "cancérigène" sur les paquets de cigarettes ! Q : Vous avez été la première à faire analyser le produit. Doutez-vous des informations transmises ? R : Je n'ai pas été la première à m'inquiéter des effets du fioul de l'Erika sur la santé. Les directions départementales de l'action sanitaire et sociale [DDASS] concernées l'ont fait dès le lendemain du naufrage, et c'est pourquoi elles ont saisi le centre anti-poison de Rennes. Il était normal de compléter cet avis par d'autres analyses. C'est pourquoi j'ai demandé une note à l'Institut national de l'environnement et du risque (Ineris) sur les risques liés au ramassage des déchets et au nettoyage des oiseaux. Les premiers éléments de cette note confirment la dangerosité du produit, mais aussi le caractère très limité du risque auquel les populations sont confrontées si elles respectent les consignes, notamment le port de gants. Q : Etes-vous favorable à un suivi médical systématique des bénévoles ? R : Je suis favorable à ce qu'un suivi épidémiologique soit confié à l'Institut de veille sanitaire. Il faut qu'il porte sur un nombre suffisant de gens ayant participé aux opérations de nettoyage, professionnels ou bénévoles. En particulier, ceux qui ont passé plusieurs jours à manipuler des mélanges émulsionnés de fioul dans une atmosphère humide pour soigner les oiseaux, parfois à mains nues. Des questionnaires sont déjà distribués sur le littoral. Q : L'ampleur de la marée noire a mis en lumière les erreurs d'appréciation du Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles [Cedre]. Quelles sont les garanties d'indépendance de cet organisme vis-à-vis des compagnies pétrolières ? Et ne faudrait-il pas diversifier les sources d'information sur la pollution marine ? R : Cela me paraît normal qu'il y ait un représentant des compagnies pétrolières au conseil d'administration du Cedre. Les agences de l'eau comportent des représentants des agriculteurs et des industriels! Personne ne dit qu'elles sont aux mains des professionnels du secteur. Le Cedre est une petite structure, qui a fait ce qu'elle a pu avec les moyens dont elle disposait. Mais l'expertise est dispersée, difficile à mobiliser quand on en a besoin. C'est pourquoi le CIADT prévoit la constitution d'un réseau rassemblant tous les organismes français qui travaillent sur les pollutions marines. Le Cedre en fera partie. La tête de ce réseau sera installée à Brest. Q : Deux mois et demi après la catastrophe de l'Erika, les populations du littoral et les collectivités se plaignent de ne pas être indemnisées. Comment expliquer ces retards ? R : Pour les dégâts causés aux communes, le plan Polmar d'Indemnisations a été très vite. On a déjà déposé 260 millions de francs. Si elles présentent leurs factures, les communes sont indemnisées. En revanche, le Fipol a eu un vrai retard à l'allumage pour indemniser les professionnels de la mer. Aucun dossier n'a été traité avant le 15 février. Je mesure les difficultés et l'irritation des professionnels. Mais désormais, les premières aides arrivent. Q : Globalement, les mesures du CIADT de Nantes sont très environnementales. Ne craignez-vous pas d'être accusée de négliger les mesures d'aides d'urgence aux populations ? R : Les mesures annoncées au CIADT de Nantes complètent les aides aux particuliers annoncées le 12 janvier, qui visaient spécifiquement à compenser les pertes économiques. L'Etat a fait des efforts financiers considérables. Mais il n'a pas vocation à se substituer aux assureurs privés pour les biens assurables et au Fipol pour les dommages économiques. Par ailleurs, c'est bien parce que la catastrophe industrielle a eu des conséquences majeures sur l'environnement qu'il faut restaurer et prévenir la dégradation de cet environnement pour l'avenir. Q : En



confiant à Jean-Claude Gayssot une mission sur la marée noire, Lionel Jospin a pu donner l'impression de vous dessaisir du dossier. Comment avez-vous vécu cette décision ? R : J'ai surtout été surprise par la différence entre ce que le premier ministre a dit et ce que certains lui ont fait dire. Il était logique que le ministre chargé des questions portuaires et maritimes orchestre le plan du gouvernement en matière de sécurité et de pollution maritime. Il n'y a jamais eu de défiance de la part du premier ministre par rapport à mon travail. j'ai eu la charge de piloter le CIADT de Nantes. Et c'est à mon ministère que Lionel Jospin confie une enquête sur le fonctionnement du plan Polmar. Cette enquête sera assurée par la Mission d'inspection spécialisée de l'environnement (MISE). Q : Il n'y a donc pas de rivalité entre vous ? R : Jean-Claude Gayssot et moi-même avons, depuis longtemps, décidé de ne pas laisser entrer au gouvernement les rivalités qui peuvent opposer nos deux partis par ailleurs. Nous avons souhaité que le CIADT et le comité interministériel de la mer se tiennent au même moment. Ni lui, ni moi n'avons une attitude autiste. Q : Ne faudrait-il pas créer un secrétariat d'Etat à la mer ? R : Cette question est posée. On éprouve le besoin de coordonner les actions dans ce domaine. Mais faudrait-il qu'il soit chargé de la sécurité en mer, des activités portuaires et des transports maritimes ou devrait-il être chargé de veiller au maintien des richesses halieutiques et à la qualité du littoral ? Le débat n'est pas tranché. Q : Votre ministère ne pâtit-il pas de la faiblesse de ses moyens pour agir sur le terrain ? R : Mon ministère a des moyens dérisoires, au regard des besoins. Mais, par ailleurs, il est soumis aux critiques parce qu'il est présumé faible. Le CIADT de Nantes prévoit des crédits importants qui vont lui permettre de mieux fonctionner. Le renforcement de la présence de mon ministère sur tout le territoire est une nécessité. J'espère obtenir les décisions qui permettront d'y parvenir dans les prochains mois. »

Mars 2000..... Marée noire de l'Erika : Pire que l'Amoco Cadiz, la pollution de l'Erika, même si ce tanker contenait près de dix fois moins de fuel que l'Amoco Cadiz, lequel déversa 220 000 tonnes sur les côtes bretonnes en 1978, fera des dégâts bien plus importants du fait de l'étendue des côtes polluées. Des suites sont prévisibles en mer : Les médias ne nous montrent que les nettoyeurs des plages et les oiseaux mazoutés, mais il y a d'autres conséquences prévisibles. Tout d'abord, au niveau de l'Erika, les fuites continuent et continueront: comment se fait-il que rien ne soit fait pour obliger Total à récupérer ce fuel? On sait pomper du pétrole à des milliers de mètres de profondeur et pas à 200 m ? C'est une bombe à retardement. Ce fuel qui s'écoule doucement pollue l'ensemble des organismes vivants, se fixe dans les algues et les rend donc dangereuses pour le futur de la pêche dans cette région. Des suites sont prévisibles pour les bénévoles : Respirer les émanations de fuel n'est pas sans conséquences. De nombreuses personnes ont des malaises, des vomissements, des problèmes oculaires, des troubles du comportement (drogués) et rien que pour le premier mois de nettoyage, cela a nécessité environ 400 consultations médicales. Comme il semble que les produits soient en plus cancérigènes, il va falloir mettre en place un suivi de la santé des bénévoles et prévoir des indemnités. Des suites sont prévisibles sur terre : Outre des pollutions minimales sur les lieux de stockages des déchets récupérés, on peut craindre également une pollution diffuse puisque ces déchets seront probablement brûlés dans des incinérateurs spéciaux. Les produits cancérigènes seront-ils tous arrêtés par les filtres ?

L'ERIKA nous a tué



**TOTAL doit payer
finie la complaisance !**

Mars 2000..... Le 12 décembre 1999, un pétrolier, l'Erika, se brise au large du Finistère. La marée noire qui s'ensuit prouve qu'aucune leçon n'a été tirée de l'échouage de l'«Amoco Cadiz». Il y a juste vingt-deux ans. L'«Erika» sombre, à 25 ans, au large du Finistère. Dès ce dimanche 12 décembre, le préfet maritime de l'Atlantique dépêche quatre remorqueurs sur les lieux. Deux sont équipés de systèmes de pompage l'«Ailette» et l'«Alcyon». Durant la première semaine, cette flottille se révèle quasi inopérante. Au contact de l'eau, le fioul très lourd destiné aux centrales thermiques double de volume. Il s'enfoncé jusqu'à devenir difficilement repérable et récupérable. Très visqueux, il obstrue la pompe inadaptée de l'«Ailette», qu'il faut remplacer. Un vent violent (force 11) gêne les opérations, et l'aide étrangère (quatre navires spécialisés) arrive près d'une semaine plus tard. Efficaces sur une mer d'huile, les barrages flottants utilisés pour confiner la plaque sont submergés par la houle. Le mazout dérive pendant douze jours avant d'atteindre les côtes. On n'en aura pompé que 1 200 tonnes. Le 20 décembre, Météo France annonce l'arrivée des premières nappes à proximité de l'île d'Yeu pour le 24. Le jour dit, elles font leur apparition, mais à Belle-Ile, 90 kilomètres au nord-ouest. Les responsables expliquent qu'ils n'ont pas eu le droit de faire voler leurs avions. Les relevés, effectués par les douanes et la marine nationale sous l'autorité de la préfecture maritime, se révèlent incomplets et scientifiquement peu acceptables. Par ailleurs, le logiciel Mothy de prévision des déplacements d'hydrocarbures n'intègre pas toutes les données nécessaires, notamment la transformation du fioul au contact de l'eau ! Et on reconnaît, à Météo France et au Conservatoire du littoral, que les connaissances sont encore imprécises en matière de courantologie. Les nappes de pétrole engluent le littoral dès le 24 décembre. Le plan Polmar-terre débute le jour même. Mais, dans la précipitation, certains maires, privilégiant la propreté au détriment du respect de l'écosystème, ne suivent pas toujours les indications du Cedre. Bulldozers sur les dunes, nettoyage haute pression, les opérations des premiers jours ont pu endommager l'écosystème. L'encadrement, et notamment la présence de biologistes dans les cellules Polmar, fait parfois défaut. Et le bénévolat atteint ses limites. Un exemple: alors que le Cedre préconisait de récupérer le moins de sable possible, on comptabilisait neuf volumes de sable pour un volume de mazout



dans les ramassages effectués près de La Baule. Comment s'en débarrasser des déchets ? La chaîne de stockage comprend des sites immédiats, dits de «hauts de plage», des dépôts intermédiaires et des centres lourds. Alors qu'une circulaire de 1997 demande aux préfets du littoral de prévoir des sites d'urgence, on relève du pétrole déposé à même le sable. D'autres dépôts sont improvisés en zone de marais ou à proximité de ruisseaux. Autant de fosses aux parois tout juste couvertes d'un mince film plastique. Les risques d'infiltration sont évidents. Ces sites sont fermés quelques semaines après le début du nettoyage. Raffinage, incinération, dégradation bactériologique... le traitement devrait prendre deux ans.

Mars 2000..... Le littoral atlantique va devoir laver son image. La marée noire de l'Erika a entaché l'image du littoral français. Responsables du tourisme et pouvoirs publics se mobilisent pour offrir une saison d'été au-dessus de tout soupçon. La marée noire agit aussi sur nos grandes vacances ? Au lendemain de la catastrophe, la saison touristique ne risquait-elle pas d'être victime de l'«Erika» ? En même temps que celle des quatre départements touchés, Finistère, Morbihan, Loire-Atlantique et Vendée, c'est l'image de tout le littoral atlantique français qui virait au noir. Et plus on s'éloignait de l'Hexagone, plus cette image se dégradait: «Des familles allemandes ont annulé leurs réservations dès Noël», déplorait en janvier Jean-Marc Le Carour, président de la Fédération de l'industrie hôtelière de Bretagne. Selon Maison de France, chargée de la promotion à l'étranger, certains tour-opérateurs espagnols ou grecs en profitaient pour lancer en Allemagne des campagnes vantant les mérites de leurs rivages... L'image touristique de la France à l'étranger était une fois encore écornée. Le «déficit» s'élèverait à 70 millions de francs. Pour les professionnels du tourisme, il fallait réagir, sous peine de voir s'ajouter au désastre écologique une tragédie économique. Ainsi, pour la seule Bretagne, la saison estivale intéresse directement 50 000 salariés ! Sans compter les commerçants, pêcheurs et ostréiculteurs premières victimes de la pollution. La mobilisation générale a été très vite déclarée: depuis le secrétariat d'Etat jusqu'aux associations hôtelières, en passant par le syndicats d'initiative. C'est partout la même promesse : «Tout sera propre et prêt avant le mois de juin», assure Michel Claude, directeur de la Fédération nationale des offices de tourisme. Ce qui n'implique pas pour autant que la nature retrouvera son aspect premier avant des années dans le Nord-Finistère, il reste encore, sur certains rochers, quelques traces de l'«Amoco Cadiz», vingt-deux ans après la catastrophe. N'empêche, pour rassurer les futurs vacanciers sur la qualité des eaux de baignade et sur la comestibilité des fruits de mer, une campagne d'information du grand public va être lancée dès ce printemps. Toute une batterie d'organismes publics sont déjà sur la brèche pour contrôler les produits de la pêche commercialisés sur les étals, analyser la salubrité de l'eau, etc. Enfin, côté plages, les «Pavillons bleus» garantiront la propreté du sable. Ces labels sont décernés, juste avant l'été, aux communes dont l'environnement est le mieux protégé, par une association indépendante, la Fédération pour l'éducation à l'environnement en Europe (FEEE). «Il reste encore sur certaines plages des "galettes" de la taille d'une noix, mais nous pouvons espérer qu'elles auront disparu d'ici juin», rassure l'office français de la FEEE.

1 mars 2000..... Trente-neuf pollutions par dégazages sauvages de pétroliers ou de cargos, nettoyant leurs cuves en pleine mer, ont été observées entre Ouessant (Finistère) et la Gironde, en une semaine. Ces observations, «en lien direct avec le naufrage du pétrolier maltais Erika», ont été réalisées lors d'une opération coup de poing des douanes et de la Marine nationale. Toutefois, cette opération n'a permis de verbaliser que trois d'entre eux, dont un pétrolier libérien et deux cargos espagnol et portugais.

2 mars 2000..... Quatre groupes d'entreprises présélectionnés pour le pompage de l'«Erika». TotalFina a transmis, au secrétaire général de la mer, Paul Roncière, et au ministre de l'équipement et des transports, Jean-Claude Gayssot, un projet de cahier des charges précis sur le pompage du pétrole restant dans les épaves de l'Erika, qui a fait naufrage au large de la Bretagne le 12 décembre. Les pouvoirs publics avaient demandé au groupe pétrolier de veiller particulièrement à l'environnement et à la sécurité des personnes. TotalFina attendait le feu vert du gouvernement, prévu aujourd'hui, pour lancer l'appel d'offres international aux entreprises spécialisées dans ce genre d'opérations. Le coût: au moins 400 millions de francs. Quatre groupements d'entreprises, françaises et étrangères, ont été présélectionnés et ont déposé des propositions. C'est vers la mi-avril, indique-t-on chez TotalFina, que le contrat pourrait être effectivement signé. Sans attendre, le groupe a décidé d'acheter préventivement du matériel qui, de toute façon, sera nécessaire pour les opérations de pompage. Par ailleurs, la préfecture maritime de Brest a confirmé qu'une opération de surveillance du golfe de Gascogne, organisée du 18 au 23 février en coopération avec les douanes, avait permis de détecter 39 cas de pollution par dégazage. Des navires, notamment des pétroliers, profitent d'être dans les eaux internationales pour rincer leurs citernes vides à l'eau de mer. Ils rejettent ensuite les résidus dans l'océan, ce qui est interdit par les conventions internationales. Trois navires ont été pris en flagrant délit et trois procès-verbaux ont été transmis au procureur de Paris.

3 mars 2000..... Le collectif anti-marée noire de Saint-Nazaire annonce qu'il demandera à la juge d'instruction Dominique de Talancé, chargée du dossier de l'Erika, de mener une expertise du fioul encore contenu dans les cuves du navire. Le collectif souhaite savoir s'il s'agit d'un fioul numéro deux, comme l'affirme TotalFina et des études officielles, ou s'il s'agit d'une substance classée «déchets industriels spéciaux (DIS)» dont les conditions de transport sont strictement réglementées.

4 mars 2000..... Bruxelles veut mettre l'Europe à l'abri des marées noires. La Commission de Bruxelles propose un «paquet» de mesures. «Il faut saisir l'opportunité que représente la tragédie de l'Erika et donc agir vite pour mieux assurer la sécurité maritime au large des côtes de l'Union», constate Loyola de Palacio, vice-présidente de la Commission européenne chargée des transports et de l'énergie. L'expérience, en effet, a montré qu'une fois le souvenir des marées noires estompé, les gouvernements européens, pressés par les lobbies industriels, hésitent à légiférer, alors que, faute d'être



correctement appliquées, les règles de l'Organisation maritime internationale (OMI) s'avèrent insuffisantes. Ainsi, après la catastrophe de l'Amoco-Cadiz, en 1978, les propositions faites par la Commission, à la demande des chefs d'Etat et de gouvernement, s'étaient enlisées dans la procédure, pour n'aboutir, au bout du compte, qu'à de vagues recommandations sans caractère opérationnel. Le souci de la Commission, aujourd'hui, est de se montrer plus efficace en ne se laissant pas circonvenir par la pusillanimité des gouvernements ou, au moins, de certains d'entre eux. Les trois premières propositions de directives rédigées par les services de Mme de Palacio sont prêtes. Elles seront examinées par la Commission le 22 mars, puis présentées aux ministres des transports des Quinze le 28 mars. Il s'agit là d'une législation soumise aux règles de la codécision, ce qui signifie qu'elle réclame l'approbation du Parlement européen. Au vu de ses précédentes prises de position, on peut supposer qu'il réagira favorablement aux idées de la Commission. Mais la procédure est lourde et la commissaire se montre donc soucieuse que le débat puisse s'engager sans attendre, même de manière informelle. La première directive vise à renforcer et à améliorer le contrôle des navires dans les ports de l'Union européenne. Ces contrôles sont parfois accomplis avec légèreté, au point qu'on peut parler, avec la commissaire, de «ports de complaisance». Pour rompre avec un tel laxisme, les Etats membres devraient s'engager à assurer une formation sérieuse des inspecteurs et à assurer des contrôles fréquents et approfondis. Première disposition radicale: il est proposé d'interdire l'entrée, dans les ports de l'Union, aux navires de plus de quinze ans d'âge qui ont été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes. Cette mesure préventive serait rendue possible grâce à la publication par les services bruxellois, tous les six mois, d'une «liste noire» des navires ainsi jugés indésirables. Il est ensuite suggéré de cibler davantage les contrôles sur les bateaux anciens et potentiellement dangereux, avec l'intention affichée de faire preuve d'une sévérité accrue pour ceux qui dérogent sensiblement aux normes requises. Les contrôles devraient porter systématiquement sur l'une des citernes à ballast, qui jouent un rôle majeur dans l'équilibre de chaque bateau. Pour faciliter la tâche des autorités portuaires, la Commission entend faire obligation aux navires d'envoyer les informations appropriées avant d'entrer dans les ports de telle sorte que leur inspection puisse être préparée efficacement. Les services de Mme de Palacio estiment que les administrations nationales devront exercer une surveillance plus étroite sur les sociétés (privées et commerciales) de classification, auxquelles les Etats délèguent leur pouvoir de vérification du bon état de la structure des navires. Tel est l'objet du second projet de directive. Il existe une liste des sociétés agréées au niveau européen. La Commission entend que cette liste soit plus fréquemment mise à jour, que des entreprises ayant fait preuve de complaisance puissent, le cas échéant, en être radiées temporairement ou définitivement. Afin, encore, de favoriser la surveillance et d'alerter affréteurs et pouvoirs publics à l'encontre des armements et navires dangereux, mais également d'établir plus facilement la chaîne de responsabilité en cas d'accident, il sera proposé que l'ensemble des informations sensibles provenant des contrôles dans les ports, ou des vérifications par les sociétés de classification, soient transmises à la banque de données «Equasis», dont la mise en place et la gestion ont fait l'objet d'un accord entre l'Union européenne et Paris. Le troisième projet de directive vise à généraliser, d'ici à 2015, l'interdiction des pétroliers à simple coque et cela en fonction d'un calendrier comparable à celui en vigueur aux Etats-Unis : les navires de la catégorie 1, à coque unique et sans ballasts séparés (dit «préMarpol», du nom de la convention internationale de 1981 qui a introduit l'obligation de ballasts séparés), n'auront plus accès aux ports de l'Union après vingt-trois ans d'âge et, au plus tard, au 1er janvier 2005 ; ceux de la catégorie 2, à ballasts séparés, d'un tonnage d'au moins 20 000 tonnes pour le brut et de 30 000 tonnes pour les produits raffinés, après vingt-huit ans d'âge et au plus tard en 2010; ceux de la catégorie 3, à double ballast et de tonnage inférieur, après trente ans d'activité et au plus tard en 2015. Cet alignement sur le calendrier américain va imposer aux armateurs européens un rythme rapide, par définition supérieur à celui auquel ont dû s'adapter leurs concurrents d'outre-Atlantique, qui ont démarré plus tôt. Mme de Palacio s'attend à des protestations nourries, vu l'impact des futures propositions: ainsi, s'agissant des navires de la catégorie 2, les deux tiers des tankers en service n'ont pas de double coque! «L'alternative serait que les navires potentiellement dangereux, interdits dans les ports américains, concentrent leurs activités sur les côtes et dans les ports de l'Union», fait-elle valoir. Ces trois directives ne s'appliqueraient dans une première phase qu'aux pétroliers, mais avec l'intention de l'étendre rapidement aux autres bateaux transportant des substances dangereuses: gaz, produits chimiques... Dans une seconde étape et à la lumière des débats qui auront lieu en Commission, au Conseil et lors de la concertation avec les milieux professionnels, Mme de Palacio envisage de présenter une série de propositions complémentaires, dont celle visant à la création d'une Agence européenne de la sécurité maritime, chargée en particulier de superviser les contrôles nationaux. Mais les administrations nationales ne semblent pas enthousiasmées par la perspective de voir cette Agence mordre sur leurs prérogatives. Chypre et Malte étant considérés comme des pavillons de complaisance, Bruxelles estime qu'il «conviendrait d'exiger que ces pays candidats appliquent l'acquis en matière de sécurité maritime dès avant l'adhésion». Les propositions en chantier porteront également sur l'amélioration de la surveillance de la navigation maritime, facilitée par les nouvelles technologies, notamment satellitaires. Elles viseront encore à renforcer et à rendre plus homogènes au niveau européen les règles fixant la responsabilité financière des différents acteurs en cas de pollution. Il est expressément indiqué qu'il faut «poser le principe d'une responsabilité pour faute du transporteur et du propriétaire de la cargaison».

4 mars 2000..... L'exemple de la législation américaine sur la question des marées noires. En mars 1989, les Etats-Unis connaissaient la plus grosse marée noire de leur histoire, provoquée par le naufrage de l'Exxon-Valdez sur les côtes de l'Alaska. Un an plus tard, le Congrès adoptait à l'unanimité une loi, l'Oil Pollution Act, qui devait considérablement améliorer les moyens de prévention et de lutte contre les marées noires, notamment en accroissant le rôle des autorités



fédérales et en créant un fonds spécial, alimenté par une taxe, capable de fournir immédiatement 1 milliard de dollars en cas de marée noire. La première idée sur laquelle repose cette législation est celle d'une responsabilité très étendue du pollueur, qu'il s'agisse des propriétaires ou opérateurs de navires ou des gérants des installations portuaires. Ils sont déclarés seuls responsables des frais de réparation engagés et des dégâts économiques et écologiques provoqués par la catastrophe. Des limites à la responsabilité financière sont prévues, mais elles ne s'appliquent pas dès lors que l'accident peut être imputé à une faute, une négligence ou au non respect de la réglementation. La législation contraint par ailleurs les propriétaires de navires de plus de 300 tonnes et de tout navire transportant du pétrole dans la zone économique exclusive (200 milles) à destination d'un port américain à prouver leur solvabilité. C'est l'administration des Coast Guards qui s'en charge, en donnant le choix aux armateurs entre trois possibilités: auto-assurance, obligations de garantie, assurance ou caution. Si le navire donne satisfaction, les Coast Guards lui délivrent un certificat de responsabilité financière, sans lequel il ne peut pas entrer dans les eaux territoriales américaines. Une autre disposition vise la prévention. Le texte prévoit notamment l'obligation de contrôler l'épaisseur des coques pour les navires âgés de trente ans et plus et impose de nouvelles normes pour les mesures de pression des hydrocarbures dans les tankers. Il institue aussi l'obligation de la double coque pour tous les nouveaux pétroliers. Les anciens doivent être progressivement retirés de la circulation d'ici à 2015, selon un calendrier variant en fonction de leur tonnage et de leur âge: les navires à simple coque de trente-cinq ans et plus (jusqu'à 15 000 tonnes), de trente ans et plus (de 15 000 à 30 000 tonnes) et de vingt-trois ans et plus (au-delà de 30 000 tonnes) sont interdits depuis le 1er janvier 2000. Les navires à simple coque de 5 000 tonnes ou plus devront être retirés avant 2010. Enfin, sous l'autorité de l'administration fédérale et du président des Etats-Unis, un plan national d'urgence centralise l'ensemble des opérations de nettoyage ou d'élimination des risques de pollution. Les propriétaires de navires ou d'installations sont tenus par la loi de préparer leur propre plan d'intervention, en harmonie avec le plan national d'urgence. Ces plans, approuvés par les autorités fédérales, sont indispensables pour obtenir l'autorisation d'entrer dans les eaux territoriales américaines.

7 mars 2000..... Un bâtiment de la Marine nationale pompe une nouvelle pollution repérée en surface à l'aplomb des épaves du pétrolier Erika. Le fait est évoqué le même jour à l'Assemblée nationale par le ministre des transports Jean-Claude Gayssot.

9 mars 2000..... Le pétrole de l'Erika serait cancérigène. La marée noire provenant du pétrolier présenterait, selon un rapport officiel rendu public, un "danger réel" et des "risques sanitaires négligeables". Comme tous les produits pétroliers, le fioul échappé du pétrolier maltais Erika constituerait un "danger réel" pour celles et ceux qui participent aux opérations de nettoyage des plages, mais le risque sanitaire reste "négligeable", selon un rapport officiel rendu public. De nombreuses associations écologistes avaient dénoncé le fait que des milliers de bénévoles aient participé spontanément au nettoyage des côtes et des oiseaux, au moins dans les premiers jours, sans protection. L'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS) avait alors été saisi par le gouvernement pour évaluer ces risques. Un rapport a été remis mardi à la ministre de l'Environnement Dominique Voynet. "Oui la marée noire est cancérigène, mais il n'y a pas de risque si l'on est protégé", a souligné le directeur-général adjoint de l'INERIS Jacques Repussard. Les rejets de l'Erika "contiennent une proportion de substances toxiques pour l'homme, notamment cancérigènes, suffisante pour constituer un danger réel, qui induirait un risque pour les personnes qui y seraient exposées de manière importante et répétée, plus particulièrement par contact cutané", précise l'INERIS. Ainsi, "les mesures de protection mises en œuvre sur les chantiers, à l'exception des cliniques à oiseaux où le port de gants n'était pas demandé, ont été de nature à limiter efficacement l'exposition effective". Les risques en conséquence "peuvent être considérés comme négligeables, sauf peut-être pour des cas individuels d'exposition cutanée importante et répétée et pour les femmes enceintes, dont la participation aux travaux de nettoyage avait été déconseillée", conclut l'institut. Les scientifiques de l'INERIS ont concentré leurs études sur les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), une famille de substances présentes massivement dans les déchets ramassés sur les plages. Les composés les plus volatils ayant pratiquement disparu, l'évaluation a porté principalement sur 16 HAP auxquels les bénévoles peuvent avoir été exposés par inhalation ou contact avec la peau. L'exposition peut avoir eu lieu pendant le ramassage sur les plages, ou au cours du nettoyage des vêtements ou des oiseaux. Dans le premier cas, qui concerne la grande majorité des bénévoles, le risque par inhalation est "négligeable". Le risque par contact cutané l'est lui-aussi en raison des précautions prises, notamment le port de gants. Mais pour ceux qui n'auraient pas pris ces précautions, les experts sont plus flous: ce risque varie avec la durée d'exposition, la surface de peau souillée, et l'INERIS reconnaît qu'il ne peut être considéré comme "entièrement négligeable" bien qu'il ne puisse être scientifiquement quantifié. Enfin, pour les volontaires travaillant dans les "cliniques" où les oiseaux sont démaçoutés, les risques par inhalation sont négligeables, malgré l'emploi de nettoyeurs sous pression. En revanche, les scientifiques n'ont pas été en mesure d'évaluer le risque de cancer de la peau pour ceux ayant travaillé sans gants. De son côté, le comité anti-marée noire, qui s'est porté partie civile dans les procédures en cours, estime que ce rapport confirme "l'imprudence et la négligence de l'Etat", qui a laissé affluer des milliers de bénévoles sans les prévenir des risques encourus.

10 mars 2000..... Les meurtrissures des bénévoles de la marée noire : Les analyses officielles confirmant la toxicité du fioul de l'«Erika» provoquent colère et indignation chez ceux qui se sont mobilisés sur les plages souillées et pour soigner les oiseaux mazoutés. Ils dénoncent les «cafoillages» et les «silences» des pouvoirs publics. Au bout du troisième jour, Olivier Iouanicot a ressenti de violents maux de tête. Puis ses yeux se sont «collés», du pus en est sorti. «Mon médecin a diagnostiqué une conjonctivite aiguë. Mais sans faire le lien avec le fioul de l'Erika», raconte-t-il. Ce professeur



d'éducation physique à Saint-Nazaire, âgé de vingt-huit ans, a fait partie des centaines de bénévoles de la première heure qui ont démaçouté les plages de l'Atlantique après que le fioul du pétrolier maltais s'y est répandu. Le 28 décembre, deux jours après l'arrivée de la marée noire, Olivier s'est rendu à la Pointe-Saint-Gildas, sur la commune de Préfailles (Loire-Atlantique). Pendant cinq jours, cinq heures durant, le nez et les yeux à «cinquante centimètres du produit », il a découpé les épaisses plaques de fioul déposées sur la plage. Muni de gants mais dépourvu de masque et de lunettes, et sans aucune consigne de précaution. Comme lui, d'autres bénévoles ont présenté des troubles: eczéma, nausées avec ou sans vomissements, difficultés respiratoires. Aujourd'hui, les symptômes physiques se sont résorbés. Mais de très nombreux volontaires ont les mêmes mots pour décrire leur dégoût face au caractère insuffisant et tardif de l'information sur les risques sanitaires auxquels ils ont été exposés: ils se sentent «floués », «manipulés », «dupés ». «Sans la mobilisation citoyenne, les pouvoirs publics n'auraient pas reconnu la toxicité du produit », affirme Antonia Imbert. Cette habitante de Pornic a participé, le 28 décembre, à la création du Collectif «anti-marées noires du littoral de Saint-Nazaire et du Pays-deRetz». L'association a diffusé les premières affiches sur les consignes de sécurité à l'intention des bénévoles. Le 30 décembre, les habitants des communes de la côte, entre Pornic et le Croisic, ont appris, grâce à un tract tiré à quelques centaines d'exemplaires et diffusé par le Collectif, que «Le fioul lourd (type 2) de l'Erika est dangereux et irritant. » Le document donnait des recommandations sur la façon de retirer les gants souillés et les bottes afin d'éviter tout contact avec le produit. Par la suite, la Direction départementale de l'action sanitaire et sociale (Ddass) de Nantes a diffusé ses propres communiqués directement aux communes: le premier en date du 3 janvier, le second du 14 janvier. Médecin-inspecteur à la Ddass, Maryannick Prat reconnaît le rôle «d'aiguillon» joué par les associations et les bénévoles. «La Ddass a demandé aux maires d'afficher les consignes mais aucun arrêté préfectoral n'a été pris pour les obliger à le faire », constate-t-elle avec regret. «Dans le Plan Polmar, poursuit le docteur Prat, les problèmes sanitaires n'étaient pas la priorité: il fallait réquisitionner les hommes et le matériel. En tant que médecin de la Ddass, je n'étais pas conviée aux réunions du PC de commandement.» L'information -« sauvage » d'abord, officielle ensuite - sur les mesures à prendre a donc été très inégalement diffusées. «Certains maires ont distribué les consignes, d'autres ont préféré faire le black-out », témoigne Antonia Imbert. La présence «de substances toxiques pour l'homme et notamment cancérigènes» dans le fioul de l'Erika, reconnue par l'étude de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris), rendue publique mercredi 8 mars était connue de la Ddass de Nantes. Depuis le 21 décembre, elle disposait de la note du centre anti-poisons de Rennes qui mentionne le caractère «cancérigène» du produit. «Nous nous sommes beaucoup interrogés, reconnaît le docteur Prat. Comment communiquer sur un danger potentiel tout en indiquant que le risque est négligeable tant que la durée d'exposition au produit est brève ? je n'y suis pas arrivée ». Décision a donc été prise, en concertation avec les services du secrétariat d'Etat à la santé, de ne pas évoquer le risque. L'analyse de l'Ineris renforce l'irritation des bénévoles. «S'il y avait un doute sur le risque cancérigène, c'est le principe de précaution qui aurait dû jouer », indique Jean-Claude Simon, vétérinaire et bénévole à l'association Hirondelle qui a recueilli et nourri 800 oiseaux mazoutés à la Berlerie-en-Retz. «Passer cinq heures par jour au contact du produit ne donne pas automatiquement le cancer, remarque Olivier Iouanicot, Mais c'est la désinformation qui énerve. » « Ils n'ont rien dit, assure Lucie Girod-Roux, bénévole au Croisic, victime elle aussi de nausées, de peur de ne plus avoir de bénévoles sur les plages. » A l'instigation de l'Institut de veille sanitaire, la Ddass de Nantes a adressé, depuis une semaine, un questionnaire aux militaires, aux agents communaux, aux CDD, aux pompiers chargés du ramassage du fioul sur les plages du littoral pour recenser les pathologies déclarées. Responsable du suivi des pompiers sur une partie de la côte, Philippe Compain, médecin généraliste, affirme: «Sur 200 interventions que j'ai effectuées sur les pompiers, 12% étaient directement liées aux effets du fioul. » Au passage, il remarque: «Aucun médecin n'était chargé de suivre les bénévoles. C'est sans doute ce qui explique le sentiment qu'il y a eu deux poids, deux mesures. » Quelque 1 700 questionnaires doivent être envoyés aux bénévoles enregistrés aux mairies du Croisic et de Pornic. «Les volontaires de la première heure qui, pour beaucoup, ne sont pas allés s'inscrire et qui ont été les plus exposés, vont passer au travers », indique Marie Glemin, thérapeute à Batz-sur-Mer. Comme d'autres, elle redoute qu'une fois encore, l'information officielle ne soit tronquée.

10 mars 2000..... Marée noire: quelle stratégie de communication pour l'Ouest ? Séduire à Paris, contester à Nantes : tel est le paradoxe de l'huître. Lorsque l'ostréiculteur ne sait plus comment vanter ses produits, il invite tout ce que la capitale compte de médias à venir les déguster au Salon de l'agriculture, tout en manifestant brutalement sous les fenêtres des ministres réunis en Comité d'aménagement et de développement du territoire, en Loire-Atlantique. Lorsque des élus de l'Ouest lapident le gouvernement Jospin à coups de galettes de pétrole visqueux échappé de l'Erika - «on n'a pas pris la mesure de la catastrophe, on nous sacrifie» -, les professionnels du tourisme s'échinent à expliquer que non, la marée noire n'est pas si épouvantable - «L'Amoco, c'était bien pire ! »-, et que les plages, de la Vendée à la Bretagne, ne sont évidemment pas toutes polluées, loin de là. Contradictoire, le propos paraît pour le moins brouillé. Alors quoi, est-ce grave ou pas ? L'inquiétude de l'opinion publique grandit, et peut-être aussi sa colère. Et voilà que, de surcroît, les soupçons s'alourdissent sur le caractère cancérigène du fuel lourd de l'Erika. Les dernières révélations à ce sujet ont fait office de coup de grâce pour les responsables des régions touchées par la marée noire, même ceux qui s'astreignent à refuser tout catastrophisme. Comment s'adresser aujourd'hui aux quelques poignées de bonnes volontés qui continuent à œuvrer sur le littoral ? Depuis le 26 décembre, des milliers de bénévoles, d'employés de collectivités locales, de militaires, de pompiers ont fouillé des tonnes de sable en y laissant parfois leurs gants au bout d'une matinée de travail. Ils sont aussi nombreux à avoir soigné des légions d'oiseaux de mer à main nue. Aujourd'hui, ils sont mis en garde a posteriori contre les risques



encourus, après avoir été quelquefois accusés - par des donneurs de leçons animés d'un légitime souci de respect de l'environnement, mais manquant de tact - de gratter les rochers avec trop d'enthousiasme. Si les experts en communication se trouvent dépourvus lorsque frappe la pollution, quelle qu'en soit la nature, ils le doivent peut-être moins à un problème de stratégie qu'à un manque manifeste d'informations. Seuil de toxicité dans les coquillages, éléments cancérigènes, prions: qui peut fournir des réponses tranchées dans ces domaines ? L'urgence à alerter le consommateur - et tout bonnement le citoyen - ne correspond pas au rythme de recherche des scientifiques. Mais, au-delà de cette évidence, il reste des questions simplement embarrassantes. Pourquoi ces fichues plaques de mazout continuent-elles de s'échouer à chaque marée un peu forte, grosso modo sur les mêmes plages, alors que l'épave de l'Erika est censée ne plus fuir ? Faute de réponses claires, la méfiance domine. Vider les cuves du pétrolier, tapi tel un menaçant monstre sous-marin au sud de la pointe bretonne, constituerait sans doute le plus efficace des coups de pub. Las, l'opération est programmée entre fin avril et septembre: soit en pleine saison touristique, au pire moment. Au moins l'Amoco Cadiz - c'est l'inévitable référence des Bretons - s'était-il échoué tout près de Portsall, dans le Finistère, en mars 1978. Dès le mois de juin, toutes les plages étaient nettoyées, se souviennent les gens du coin. Pour autant, l'été suivant, les vacanciers ne sont pas venus. Il leur a fallu du temps. En cette année 2000, sur les côtes atlantiques, seuls quelques dizaines de sites sont souillés par le fioul de l'Erika. Professionnels du tourisme et responsables politiques promettent de jouer la transparence et de ne pas cacher les points noirs. Encore faut-il qu'ils soient entendus. Si les ostréiculteurs se plaignent autant ces temps-ci, c'est que les ventes des producteurs de Cancale, à l'ombre du Mont-Saint-Michel, ont chuté au même titre que celles de la baie de Bourgneuf, située des centaines de kilomètres plus au sud. Pourtant, les premiers n'ont pas vu l'ombre d'une galette de mazout. Nul ne se fait beaucoup d'illusions sur la saison 2000. Il reste à préparer l'après. Le gouvernement a promis 16 millions de francs (2,4 millions d'euros) rien que pour financer des campagnes de communication en direction des touristes français. Les trois régions à la réputation entachée, Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes - qui, d'ailleurs, se concertent de façon remarquable -, sont prêtes, elles aussi, à apporter des fonds. Seulement, c'est sur une image globale qu'il faut travailler. Car, pour acheter des nuits d'hôtel, le touriste a besoin qu'on lui vende, tout à la fois, du vent du large, du patrimoine rural, des fêtes celtiques et des rassemblements de voiliers, mais aussi du poisson frais, des plages dépourvues d'algues vertes, du bœuf non contaminé et de la charcuterie saine. Bien que moins touchée par le mazout que ses voisins des Pays de la Loire, la Bretagne s'attire un courant de sympathie: cette courageuse Armorique, une fois de plus en butte au libéralisme sauvage du transport pétrolier ! Quoi que produise cette compassion, la région ne pourra pas faire l'économie d'une réflexion sur elle-même. Car si elle est à nouveau victime de la pollution venue de la mer, elle sait aussi qu'elle apparaît par ailleurs comme pollueuse de rivières. Cela pourrait également finir par se savoir.

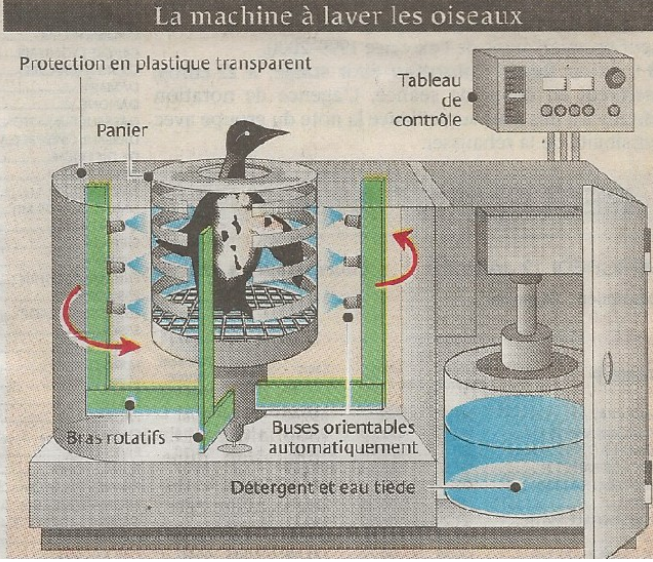
- 10 mars 2000..... Une deuxième opération "coup de poing" pour surveiller les dégazages des pétroliers est déjà programmée, annonce le préfet maritime Yves Naquet-Radiguet sur la base aéronavale de Lann-Bihoué, près de Lorient. "Je ne peux évidemment pas vous donner les dates de l'opération, mais je peux vous confirmer qu'elle est déjà programmée" explique-t-il. En outre, les arrivées de fioul constatées sur les côtes depuis début février proviendraient principalement du "flux et du reflux", lié notamment aux marées, poursuit-il.
- 10 mars 2000..... Mme Voynet : «Il n'y a jamais eu d'omerta » sur le fioul de l'«Erika». La ministre de l'environnement, Dominique Voynet, affirme dans Le Parisien, qu'«il n'y a jamais eu d'omerta» sur les risques encourus par les bénévoles ayant participé au nettoyage des côtes souillées par le fioul de l'Erika: «Cessons de voir partout la conspiration. La santé d'un soldat ou d'un pompier m'importe tout autant que celle d'un bénévole », souligne-t-elle en remerciant «de tout cœur» les bénévoles «pour cet élan de solidarité et de générosité qu'ils ont su donner », La ministre rappelle que, «dès la fin décembre », elle avait «mis en garde les bénévoles sur les risques potentiels du fioul» et avait souligné qu'«il fallait porter des gants », Franck Laval, président du Comité anti-marée noire, affirme dans le même quotidien que «des consignes ont bien été données, mais aucune ne mentionnait le mot cancer ».
- 11 mars 2000..... Des bénévoles qui sont allés nettoyer les plages polluées par le fioul de l'Erika ont créé "une association des bénévoles de l'Erika" qui va déposer plainte pour mise en danger de la vie d'autrui et non-assistance à personnes en danger.
- 12 mars 2000..... Du colza pour nettoyer le fioul : L'huile de colza ne sert pas seulement à assaisonner la salade. Depuis ce jour, 500 litres d'une préparation à base de cette plante oléagineuse sont utilisés pour nettoyer les rochers souillés de pétrole à Belle-Ile-en-Mer, Il y a quelques semaines, le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre) recommandait trois nouveaux solvants pour venir à bout de la pollution créée par la marée noire de l'Erika. Parmi eux, le diester; un produit utilisé d'ordinaire comme «biocarburant» et obtenu à partir d'huiles végétales. Le diester est issu principalement, en France, de cultures de colza. Ce produit non toxique sur l'environnement, et notamment sur la faune aquatique, a été testé avec succès comme solvant, en conditions contrôlées. Le mode d'emploi, la dose et le réglage du pulvérisateur seront mis au point cette semaine à Belle-Ile-en-Mer, Alors seulement la filière oléagineuse Proléa se propose de fournir, à titre gracieux, ce solvant vert aux communes parmi les plus touchées de la côte atlantique. Lancé par la filière française des huiles et protéines végétales il y a dix ans, le diester est utilisé en



France en mélange au gazole dans les moteurs diesel de série. Il est le plus souvent incorporé à environ 5% dans les gazoles distribués par les grandes compagnies pétrolières, les distributeurs indépendants et les GMS. Un Français sur deux possédant une voiture diesel roulerait ainsi au diester sans le savoir. Plus de 4 000 véhicules municipaux ou bus l'emploient également, dans un mélange jusqu'à 30%. Les collectivités locales espèrent par son usage améliorer la qualité de l'air. En se substituant au gazole, le diester divise par 3,5 les rejets de gaz carbonique dans l'atmosphère par rapport à un carburant d'origine

fossile, d'après le bureau d'étude Ecobilan. Autre bénéfice: renouvelable, il n'épuise pas les ressources de la planète. L'Etat français encourage l'utilisation du diester, qui est partiellement défiscalisé à hauteur de 2,30 francs par litre. L'Union européenne a décidé, en 1999, que les énergies renouvelables devraient fournir 12% du bilan énergétique européen d'ici 2010, au lieu de 6% aujourd'hui. La France est particulièrement bien placée pour répondre à ces nouvelles exigences. Elle fournit déjà 53% de la production européenne d'esters méthyliques d'huiles végétales (470 000 tonnes au total), qui sert à la fabrication du diester. Pour répondre à la demande des pétroliers en diester, la France devrait produire au moins 400 000 tonnes, soit 150 000 tonnes de plus que la production actuelle. Or le colza diester mobilise déjà plus du tiers des 150 000 producteurs et un quart des surfaces de colza (1,3 million d'hectares en France). Cet engouement est lié au taux de gel de terres exceptionnellement élevé en 1999: il atteint le chiffre record de 10% des surfaces cultivées. Il est lié aussi à la rémunération: le prix du colza non alimentaire a dépassé pour la

première fois de son histoire le prix du colza alimentaire...



14 mars 2000..... Marée noire de l'Erika : une association de bénévoles dépose plainte contre l'État. Cette association de bénévoles ayant participé au nettoyage des plages polluées par la marée noire de l'Erika a déposé plainte contre l'Etat auprès de cinq tribunaux (Saint-Nazaire, La Rochelle, Vannes, Quimper et les Sables d'Olonne). Ces plaintes visent les préfets concernés pour «exposition directe d'autrui à risque de mort ou de blessures », a précisé Rossano Pulpito, président de l'Association des bénévoles de l'Erika (ABE), qui revendique une centaine de membres. Le 8 mars, un rapport de l'Institut national de l'environnement et des risques avait précisé que le pétrole en question était cancérigène, tout en jugeant les risques encourus négligeables, sauf pour les personnes ayant eu un contact cutané prolongé avec le produit. «Des manquements ont été constatés dans l'information donnée aux nombreuses personnes qui se sont mobilisées, estime M. Pulpito. Nous avons travaillé à main nue, alors que les pouvoirs publics savaient que le fioul était cancérigène. »

15 mars 2000..... « Erika»: une étude évoque les effets de «cancérogenèse » sur le milieu marin. Un rapport, commandé par le ministère de l'environnement, soulignait, dès le 4 février, les impacts sur la faune et la flore du fioul échappé du pétrolier affrété par TotalFina, «un produit concentrant les composés les plus toxiques du pétrole3, selon les scientifiques. «Malgré le faible volume déversé par l'Erika, les effets à craindre pourraient être proportionnellement très importants et durables, car il s'agit d'un produit concentrant les composés les plus toxiques du pétrole. La toxicité de 10 000 tonnes d'une cargaison de F02 (fioul lourd numéro deux) pourrait être comparée à celle d'une cargaison de 200 000 tonnes de brut. » Le vendredi 4 février, le service de la recherche du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement rendait à Dominique Voynet un rapport intitulé «Impacts du naufrage de l'Erika: quelques éléments de connaissances ». A l'origine, cette étude avait été commandée par la ministre afin de se faire une opinion sur le risque sur l'environnement induit par la marée noire. Les réponses étaient sans équivoque. «Vingt microgrammes de fioul lourd numéro deux déposé sur une coquille d'œuf d'eider provoquent 100% de mortalité chez les embryons de cette espèce de canard marin », estiment les scientifiques, Et encore: «Sa toxicité est telle que seulement 0,2 microgramme par litre d'eau de mer de F02 provoquent 100% de mortalité dans les zygotes d'une algue brune.» Les zygotes sont les cellules nées de la fécondation des algues. L'étude évoque des effets de «mutagenèse » et de «cancérogenèse » dans le milieu marin. Mme Voynet prend connaissance du document le lundi suivant, le 7 février. «Je lis ce rapport et je me dis qu'il est impossible qu'on pressente un tel impact sur l'environnement et qu'il n'y ait pas de conséquences sur la santé ». explique la ministre. Cette dernière affirme alors avoir saisi, le même jour, Dominique Gillot, secrétaire d'Etat à la santé et à l'action sociale. Les deux cabinets s'attellent alors à un communiqué commun. Il ne sera prêt que le 10 février à 22 heures. Ce communiqué rappelle les recommandations «afin d'éviter le contact avec la peau ». Mais, une fois de plus, la référence au risque cancérigène est gommée. Il est simplement annoncé qu'une expertise a été commandée à l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris). Mais le non-dit tient de moins en moins. Les collectifs anti-marée noire, les associations de défense de l'environnement, le laboratoire indépendant Analytika relancent tour à tour la polémique. Le 21 février, à Vannes, Mme Voynet confirme enfin que le fioul de l'Erika est un cancérigène numéro deux, «ce qui signifie qu'il existe une forte présomption qu'il soit effectivement cancérigène ». Le



25, le secrétariat d'Etat à la santé et à l'action sociale publie à son tour un communiqué allant dans le même sens. Le 8 mars, l'Ineris annonce que la nature du fioul comporte «un danger réel» mais que le «risque est négligeable», texte qui passe alors pour une reconnaissance officielle. Mme Voynet affirme aujourd'hui qu'elle ne connaissait pas le caractère de cancérigène numéro deux du produit, le 2S décembre, lorsqu'elle s'est déplacée la première fois sur le lieu de la marée noire. Ses doutes seraient nés le 12 janvier, quand elle a pris connaissance des symptômes dont étaient victimes certains bénévoles à travers une étude de terrain menée par la DDASS. Pendant plusieurs semaines, le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement et le secrétariat d'Etat à la santé et à l'action sociale, situés respectivement au 20 et au 8 de l'avenue de Ségur, se sont donc renvoyé le délicat dossier. Lors du conseil national interrégional (CNIR) des Verts, samedi 12 février, où elle était venue s'expliquer devant ses troupes de son attitude pendant la marée noire, Mme Voynet s'était plainte à la tribune de ces attermoissements. «Et il a fallu que ce soit mon ministère, qui n'a aucune compétence en matière de santé humaine, qui demande des analyses plus poussées», s'était-elle indignée. Placée au centre de la polémique pour s'être exprimée la première sur la question, Mme Voynet rappelle qu'il incombait «à d'autres» qu'elle de s'occuper du volet sanitaire de la marée noire. Outre le secrétariat d'Etat à la santé, la ministre fait implicitement référence aux ministères de l'intérieur ou à celui de la défense, impliqués dans le plan Polmar. Lors du CNIR, Mme Voynet s'était démarquée: «Ma liberté de parole n'est pas entière, mais je ne veux pas masquer l'absence des représentants les plus éminents de l'Etat dans cette affaire.» Au secrétariat d'Etat à la santé et à l'action sociale, on se montre peu disert sur le sujet. Interrogé à plusieurs reprises par Le Monde pour savoir ce que savaient ses services et depuis quand, le secrétariat d'Etat n'a pas souhaité s'exprimer, se repliant derrière le travail de l'Agence française pour la sécurité sanitaire des aliments (Afssa) et des délégations départementales des affaires sanitaires et sociales (Ddass). Le 10 mars, Mme Gillot a déclaré que «tous les avis scientifiques ont été rendus publics, et le caractère nocif du produit a toujours été mis en avant. Il n'y a jamais eu de volonté d'occulter la dangerosité faible du mazout de l'Erika.» «Par précaution, a-t-elle ajouté, nous avons décidé de procéder à un suivi épidémiologique au long cours des 3000 personnes qui ont été amenées à travailler sur les plages.»

15 mars 2000..... Divergences écologistes : Le Comité anti-marée noire, qui reprochait à Dominique Voynet, vendredi 10 mars, dans Le Parisien, d'avoir manqué de rapidité et de transparence quant aux risques sanitaires encourus par les bénévoles venus ramasser le fioul de l'Erika, compte plusieurs opposants politiques de la ministre de l'environnement. Créé le 24 janvier sous la forme d'une association auprès de la préfecture de Paris, plusieurs semaines après les collectifs anti-marée noire locaux, ce comité a notamment pour président Franck Laval, un ancien Vert, proche de Génération écologie jusqu'à une période récente. Olivier Bidou, membre du bureau, a participé à une campagne électorale de Brice Lalonde. Patrice Miran est également un proche du Mouvement écologiste indépendant (MEI), fondé en 1994 par Antoine Waechter. Rossano Pulpito, lui aussi membre du MEI, a créé une Association des bénévoles de l'Erika, qui vient de déposer plainte auprès de cinq tribunaux visant les préfets concernés pour «exposition directe d'autrui à risque de mort ou de blessures».

15 mars 2000..... Une vigie face à l'Erika ». A croire que les fondateurs de www.radiophare.net avaient senti la catastrophe se préparer. Dès juillet 1999, Olivier Zablocki, producteur audiovisuel et parisien installé dans l'île de Ré, et Henri Guéguen, sociologue auteur d'un ouvrage sur la marée noire de l'Amoco-Cadiz, veulent mettre en ligne des informations sur les liquides douteux qui voyagent au large des côtes françaises. Le site végète un peu jusqu'à ce qu'en décembre dernier le pétrolier Erika se coupe en deux. Radiophare peut alors éprouver en vraie grandeur ses velléités de site citoyen. Les deux compères sont vite rejoints par deux acteurs de la politique locale - Richard Auger, responsable administratif et financier des services départementaux d'incendie de la Charente-Maritime, et Bénédicte Debroise, présidente de l'association L'Avenir du Bois. Ils montent en quelques jours leur première audience publique le 22 décembre, à La Couarde-sur-Mer, au centre de l'île. «Ce fut le plus beau moment de notre histoire. Il y avait beaucoup de monde, nous avions invité des gens de Bretagne qui avaient vécu l'AmocoCadiz, et qui venaient témoigner en prévision de ce que tout le monde redoutait: une marée noire terrible sur les rivages de l'île », raconte Olivier Zablocki. Pourtant, aucun élu ne se déplace. Mais, dès la deuxième réunion publique, le 29 décembre à Guilvinec (Finistère-Sud), le charme est rompu: «Il y avait tout le ban et l'arrière-ban des élus locaux et les caméras de France 3 Régions. Et la réunion est devenue une tribune pour les politiques.» Radiophare se révèle alors être un échec sur le terrain. Du coup, l'équipe se concentre sur le Réseau. «Nous alimentons le site en informations techniques et invitations avec insistance tous les protagonistes à s'exprimer.» Malgré des envois de mails massifs, seules trois personnes ayant des responsabilités publiques répondent. Jacques Faye, de la direction de la prévention sur les risques majeurs au ministère de l'environnement, le justifie: «La démarche de Radiophare nous intéresse. Nous nous engageons dans cette voie en préparant une cartographie des risques sur la base des cartes IGN au 1/ 25 000, en libre accès sur Internet.» Malgré cette forme de reconnaissance publique, le rivage de la démocratie en ligne est encore loin pour Radiophare.

15 mars 2000..... Les victimes de la marée noire de l'Erika ne croient plus aux promesses d'indemnisation. La colère monte à Lorient où les sinistrés ont le sentiment que le Fipol, censé les dédommager, multiplie les obstacles pour limiter les remboursements. Certains plaignant se regroupent pour saisir la justice. Complexité des formulaires, caractère tatillon de ceux qui les épluchent ont douché les enthousiasmes et fait monter la colère. Quand les sommes arrivent, elles sont décevantes. Pêcheurs et ostréiculteurs sont les premiers touchés, mais les professionnels du tourisme vont arriver derrière. Comme le Fipol n'est guère transparent sur son mode de fonctionnement, des regroupements sont en cours pour aller en justice.

15 mars 2000..... Fuel de l'Erika : Les experts s'accordent sur les risques «négligeables» du pétrole. Le thème était explosif, mais l'atmosphère apaisée. La commission d'enquête parlementaire sur la sécurité du transport maritime tentait de faire la



lumière sur la toxicité du fioul de l'Erika. Les élus, «perplexes» selon le rapporteur de la commission Jean-Yves Le Drian (PS, Morbihan), attendaient des réponses claires. Au bout de trois heures de discussion, en présence de la presse, ils ont été, semble-t-il, satisfaits des éléments apportés par les treize experts présents, membres des organismes ayant eu à se prononcer sur la nature du fioul, les risques pour le milieu marin et pour l'homme. Ces scientifiques se sont entourés d'un luxe de détails et ont souligné les «inconnues» auxquelles ils sont confrontés. Ils ont confirmé la nature cancérigène du pétrole et se sont accordés sur les expressions de «risque négligeable» pour le «nettoyeur lambda» des plages, en raison du court temps d'exposition, et de risque «acceptable» (donc plus important) pour les bénévoles qui ont nettoyé les oiseaux mazoutés. Selon le docteur Alain Baert, du Centre antipoison de Rennes, «les mesures de protection conseillées aux ramasseurs des plages auraient dû s'appliquer aux nettoyeurs d'oiseaux». Bernard Tailliez, gérant du petit laboratoire privé Analytika et à l'origine d'une polémique fin janvier (il avait affirmé que l'Erika ne transportait pas de fioul lourd numéro 2 mais un «résidu de raffinage» très dangereux), paraissait bien isolé au milieu de ses confrères. Muni d'une simple feuille volante, quand ses douze collègues avaient placé sur leur table d'épais dossiers auxquels ils ne cessaient de se référer, il a maintenu ses affirmations tout en précisant: «Je suis chimiste, pas toxicologue.» En réponse aux questions des élus, le docteur Baert a mis en doute la «pertinence» et la «faisabilité» d'un suivi épidémiologique des personnes ayant été en contact avec le fioul. Il serait impossible, selon lui, de déterminer avec certitude l'origine des maladies contractées par les patients suivis. La commission a à peine abordé un autre sujet de polémique : la manière dont le public a été informé de la nature cancérigène du fioul et des risques, même «négligeables», courus lors du nettoyage.

- 16 mars 2000..... Redorer le blason du littoral atlantique après la catastrophe : Le gouvernement lance une vaste campagne nationale pour réhabiliter l'image de marque d'une région ternie par le fuel de l'Erika. La façade atlantique, une des régions les plus touristiques de France mais qui a souffert de la marée noire, va bénéficier d'une campagne de revalorisation de son image sur le thème "Respirez, vous êtes en France Atlantique". Selon la secrétaire d'Etat au tourisme Michelle Demessine, quelque 45 millions de francs vont être consacrés à cette campagne, dont 30 MF sont directement payés par TotalFina, l'affrèteur du pétrolier Erika, à l'origine de la pollution des plages. L'objectif de Mme Demessine est de permettre la réussite de la saison touristique dans cette région, dont le chiffre d'affaires est habituellement de l'ordre de 100 milliards de francs. Cette campagne de communication, une première, s'adresse en priorité au marché français qui représente plus de 60% de la clientèle estivale séjournant dans les cinq départements concernés: Charente-Maritime, Loire Atlantique, Vendée, Finistère et Morbihan. La clientèle étrangère et notamment européenne des pays limitrophes n'est pas négligée; des actions spécifiques à travers les tours opérateurs et des mailings directs sont prévues pour les inciter à passer leurs vacances dans cette région. Une région où le drame est encore au centre de toutes les discussions, le caractère cancérigène ayant été, hier encore, mis en avant auprès d'une commission parlementaire par les experts de plusieurs organismes scientifiques. Trop tard, aux dires de certains, mais les experts sont formels : il aura fallu trois mois pour que soit connu en détails le caractère cancérigène de la cargaison. Pour plusieurs parlementaires et scientifiques, il s'agit là d'une "bataille de chimistes qui n'intéresse personne", et il faut désormais de se concentrer sur les risques réels pour la santé de tous ceux qui ont travaillé sur les plages. Des plages vers lesquelles convergent encore des résidus de l'Erika qui s'est naufragé le 12 décembre; et qui n'en finissent pas de faire les frais de transporteurs maritimes peu scrupuleux : en effet, la préfecture maritime de Brest a enregistré entre lundi et mardi derniers, via les avions des Douanes et de la marine, neuf nouveaux dégazages. Et ce en 24 heures et 200 kilomètres du lieu du naufrage le 12 décembre du pétrolier, de nombreux navires profitant de cette catastrophe pour déguiser leur délit. L'Erika et sa marée noire n'ont donc pas fini de faire parler d'eux. L'Amoco Cadiz non plus, dont le naufrage en 1978 avait fait couler tant d'encre, tant de fuel aussi (100 000 tonnes), et dont on re-parle, hélas, plus de vingt ans après. Ses déchets stockés à la sauvette ayant été repérés ces derniers jours sur un terrain géré par le Port autonome du Havre. Qui s'étonne et s'interroge.
- 20 mars 2000..... La ministre de l'Ecologie Dominique Voynet visite le centre de stockage de déchets du Havre provenant, selon l'association écologiste Robin des Bois, du nettoyage de la marée noire de l'Amoco Cadiz en 1978. La ministre déclare qu'elle n'est pas en mesure de confirmer s'il s'agit bien de déchets liés à des marées noires antérieures, mais que les résultats des analyses menées seront rendus publics dans les délais les plus rapides.
- 22 mars 2000..... La marée noire de l'Erika éclabousse encore trois mois après le naufrage, la première assemblée générale de TotalFina/Elf est marquée, à Paris, par une vague d'incidents. Plus d'une centaine de manifestants ont distribué des tracts à l'extérieur du Louvre avant de pénétrer dans les galeries souterraines du Carrousel où se déroulait l'assemblée générale. Les forces de sécurité du Louvre ont alors fermé de grandes portes métalliques isolant la salle de réunion, portes sur lesquelles les manifestants ont tambouriné violemment. Des échauffourées se sont ensuite produites quand les CRS sont intervenus pour les disperser. La police a subitement chargée des manifestants calmes avant d'appréhender un membre de la Confédération paysanne et de le menotter sévèrement. Motif invoqué : il aurait blessé l'un d'entre eux. «Nous sommes révoltés par ce qui s'est passé», affirme Denis Baupin, porte-parole des Verts qui participe à la manifestation avec le secrétaire national, JL Bennhamias.
- 24 mars 2000..... Affaire Erika, la question du risque. Jamais une marée noire n'aura soulevé autant de polémiques. C'est la première fois qu'on s'interroge sérieusement sur le risque encouru par les personnes chargées du nettoyage des plages. Dans un numéro précédent Le Point révélait déjà le risque non négligeable de cancer parmi les ouvriers du bitume. Donc, le 20 janvier, Analytika, un petit laboratoire privé du Var, après avoir analysé du pétrole rapporté de l'île de Groix dans un pot de



confiture, lance trois accusations graves. D'abord, son directeur, Bernard Tailliez, affirme que les analyses officielles passent sous silence un certain nombre de molécules cancérigènes. Ensuite, il prétend que les bénévoles n'ont pas été prévenus du danger. Enfin, il certifie que la cargaison de l'Erika n'est pas du fioul lourd n°2, mais un déchet toxique. Le 15 mars, Bernard Tailliez ainsi que les organismes officiels concernés par l'expertise sanitaire étaient entendus par une commission parlementaire. Les accusations d'Analytika furent réfutées les unes après les autres. Les experts présents expliquèrent que la nature cancérigène du pétrole est un fait avéré depuis très longtemps. C'est dû au benzène, au toluène, aux hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), aux benzopyrènes et aux thiophènes qui sont présents dans le fioul de l'Erika, mais aussi dans l'essence, le fioul ordinaire, le bitume, les goudrons... Si bien qu'en faisant le plein de super l'automobiliste s'expose tout autant. L'important est de bien faire la différence entre le danger potentiel et le risque réel, qui est fonction de la concentration du toxique. Or, dans le cas présent, l'analyse de risque a été effectuée par le centre antipoison de Rennes avant même que la marée noire ne touche terre. La liste et la concentration des molécules dangereuses lui avaient été transmises par la DDASS du Morbihan. A l'époque, les médecins experts avaient conclu à un risque négligeable, à condition que les personnes affectées au ramassage se protègent au moyen de bottes, cirés et gants. Plusieurs maires ont confirmé que la consigne avait été effectivement transmise aux bénévoles, qui n'ont donc pas été pris en traître. Depuis, l'Ineris (Institut national de l'environnement industriel et des risques) s'est livré à une évaluation des risques sanitaires encore plus approfondie. Première constatation : le risque cancérigène par inhalation est inférieur au cent millième. C'est-à-dire moins d'un décès pour 100 000 personnes exposées dans les soixante-dix ans à venir. Négligeable! Même conclusion rassurante quant aux effets nocifs provoqués par la pénétration de substances pétrolières dans le corps. Toutefois, faute d'expérimentation animale, l'estimation du risque de cancer de la peau et de celui d'entrave au développement embryonnaire est impossible à faire. De même que le danger encouru par les bénévoles qui ont nettoyé les oiseaux à mains nues n'a pas pu être apprécié faute de savoir si les détergents facilitent ou diminuent la pénétration cutanée. Quant à la nature de la cargaison de l'Erika, contrairement à ce que prétend Bernard Tailliez, il s'agit bien de fioul lourd n°2. En effet, le 8 décembre, juste avant l'appareillage du pétrolier, un laboratoire indépendant américain avait prélevé un échantillon dans les cuves pour l'analyser. Son rapport indique bien qu'il s'agit d'un fioul lourd répondant aux spécifications de l'acheteur italien. Ce qui a satisfait la commission parlementaire. Fin de la polémique ? Sans doute, même si Bernard Tailliez persiste dans ses accusations.

- 24 mars 2000..... Affaire Erika : L'interdiction de la pêche à pied dans le Sud-Finistère, décrétée le 8 janvier dernier, à la suite du naufrage, est levée par arrêté préfectoral. Une décision prise à la suite des bons résultats d'une série d'analyses de coquillages effectués sur plusieurs semaines.
- 25 mars 2000..... Environ 700 personnes, selon la police, un millier selon les organisateurs, manifestent près de la raffinerie de Donges, en Loire-Atlantique, où sont stockées plus de 37 000 tonnes de déchets des plages souillées par la marée noire de l'Erika. Ils défilent également devant un autre site contenant plusieurs tonnes de déchets de l'Amoco Cadiz.
- 28 mars 2000..... Affaire Erika : le plan Polmar critiqué. Michel Muller remet au Conseil économique et social un projet d'avis intitulé «Les causes et les conséquences du naufrage de l'Erika ». Ce document examine la manière dont a été appréhendée la marée noire par les pouvoirs publics depuis le naufrage du tanker maltais, le 12 décembre. Alors que des commissions spécialisées du Sénat et de l'Assemblée nationale préparent leur propre rapport, l'assemblée consultative du Palais d'Iéna dresse un bilan passablement critique. Le rapporteur note des dysfonctionnements dans l'application du plan Polmar et le cloisonnement des multiples organismes et administrations qui ont travaillé sur le sujet. Il stigmatise l'impréparation des pouvoirs publics et la médiocrité de l'information diffusée au grand public. Il plaide pour un relèvement du fonds d'indemnisation (Fipol) et la création d'un ministère de la mer. Il demande que soient, dans le futur, prévus et organisés l'accueil et l'intervention des bénévoles, ainsi que leur suivi sanitaire. En même temps, les ministres des transports de l'UE font des propositions anti-marées noires. C'est pour limiter au maximum les risques de catastrophes du type de celle du pétrolier Erika en France, que les ministres des Transports de l'Union européenne approuvent à l'unanimité plusieurs propositions de la Commission européenne. Notamment l'interdiction progressive des pétroliers à coque unique d'ici 2015, le contrôle renforcé des navires dans les ports de l'UE et la surveillance accrue des sociétés de classification chargées d'inspecter et de décider si les navires transportant des produits dangereux sont aptes à naviguer.
- 31 mars 2000..... Affaire de l'Erika. La Baule et Pornichet rouvrent leurs plages. Après trois mois d'interdiction, les communes de La Baule et Pornichet (Loire-Atlantique) décident de rouvrir leurs plages au public. Cette date correspond au début des vacances de Pâques de la zone C. La municipalité de La Baule qui précise, dans un communiqué publié le 30 mars, que les travaux de nettoyage ont été «exécutés en grande partie », indique qu'«une équipe des services techniques vérifiera néanmoins quotidiennement l'état de propreté du site ». De son côté, Pornichet, voisine de La Baule, annonce également la réouverture au public de deux de ses trois plages: celle de Sainte Marguerite, nécessitant encore «quelques interventions lourdes », ne devrait être accessible qu'à la mi-avril. La municipalité de Pornichet indique cependant que, pendant les prochaines semaines, «des interventions ponctuelles peuvent naturellement avoir lieu, nécessitant des fermetures temporaires de tout ou partie des plages ».
- 31 mars 2000..... Affaire de l'Erika : Nouvelle polémique sur la transparence du traitement de l'épave. Les experts gouvernementaux du comité de pilotage et de Totalfina se réuniront le 12 avril pour examiner, sous la présidence de Paul



Roncière, secrétaire général de la mer, les offres présentées par deux groupements d'entreprises soumissionnaires pour pomper le pétrole de l'épave du pétrolier Erika. Ces groupements sont: Coflexip-Stena off shore-Stolt SA, d'une part, et Smit Tak-Abeilles Internationales-Framo-DSND d'autre part, Bouygues off shore s'étant retiré. Le 13, devraient être effectués des essais sur modèle réduit dans une raffinerie de Total, près du Havre. Une réunion d'information est prévue ensuite à Rennes. En principe, le groupe pétrolier et le gouvernement annonceront, le 17 ou le 18 avril, les entreprises retenues, ainsi que le calendrier, le coût prévisionnel et les conditions à réunir pour respecter la sécurité. Mais une nouvelle polémique est ouverte, trois mois et demi après le naufrage du pétrolier maltais, à l'initiative de plusieurs associations de bénévoles et de collectivités victimes de la marée noire. Dans un entretien au quotidien Aujourd'hui, du 31 mars, Corinne Lepage, avocat de plusieurs collectivités du littoral atlantique, se dit «choquée» de l'existence, dans le protocole de onze articles conclu fin janvier entre l'Etat et Totalfina, d'une clause de confidentialité (article 8): «Les deux parties s'attachent à limiter la diffusion et à protéger les informations et les documents confidentiels provenant ou concernant l'autre partie dont ils ont eu connaissance dans le cadre de l'exécution du présent protocole. » On indique chez Totalfina que ce protocole n'est en rien secret et que «le groupe l'a transmis à toute personne ou association qui en fait la demande, y compris les médias ». On ajoute que la clause de confidentialité, «classique », n'a pour but que d'«assurer la protection de la propriété intellectuelle en cas de découverte d'un processus technologique important dont pourrait s'emparer la concurrence », A Matignon, on ajoute que cet article se retrouve dans «la quasi-totalité des conventions qui sont passées entre l'Etat et des entreprises industrielles privées » et que cette convention a été mise sur le site Internet de Matignon dès sa signature. On assure que «tout continuera à être mis sur la place publique tant pour ce qui concerne l'observation et le contrôle de l'épave que la gestion des opérations 'de pompage».

31 mars 2000..... Affaire de l'Erika : nouvelle polémique. A la veille d'une manifestation à Paris, des associations de défense des victimes de la marée noire de l'Erika lancent une polémique sur l'opacité des informations entourant le traitement de l'épave du pétrolier maltais. Selon elles, l'accord "confidentiel" signé le 26 janvier dernier entre Matignon et Totalfina "est au cœur du problème" puisqu'il stipule que "l'État ne recherchera pas la responsabilité de Total en cas d'échec de l'opération". Face à cette levée de boucliers, le ministère des Transports a tenu à souligner la volonté de "transparence" des pouvoirs publics sur le pompage du fioul, la clause de confidentialité visant "uniquement à protéger les secrets industriels des travaux de traitement"...

Avril 2000..... La toxicité du fioul de l'Erika : 1) Les bénévoles peuvent-ils développer un cancer? L'INERIS chargé d'analyser les déchets pour le compte du ministère de l'environnement conclut, dans un rapport rendu public le 8 mars, par la négative si les personnes ont utilisé des gants, se sont lavé les mains. Le rapport passe sous silence le problème de l'inhalation à l'origine de nombreux malaises sur les plages. 2) Un rapport commandé par le ministère de l'environnement à un laboratoire indépendant néerlandais RIVM conclut également au peu de danger pour ceux qui portaient des gants. A un «risque négligeable » les risques par inhalation. Enfin, pour les nettoyeurs d'oiseaux, forcés de travailler souvent à mains nues ou avec des gants fins, le risque est qualifié de négligeable si la durée du travail est inférieure à un mois. 3) D'autres experts, Pollen, à Lyon, conclut que trois semaines de manipulation chaque jour pendant trois semaines pourraient provoquer un cancer. Ils affirment que les émanations riches en dérivés du benzène sont connues pour leur impact cancérigène, mais que leur impact sur les plages est difficile à estimer. 4) Selon un rapport publié par le laboratoire indépendant AnaLytika, le pétrole prélevé sur les plages n'est pas du fuel n°2, mais un produit plus toxique par sa richesse en benzène et naphtalène. Ce produit aurait dû être classé en «déchets toxiques» et donc interdit d'exportation selon la convention de Bâle. 5) Selon Le Monde, la fiche de sécurité remise par TotalFina au port de Dunkerque lors du chargement de l'Erika comprend à plusieurs reprises la mention «peut causer le cancer» et «éviter l'exposition» et précisant que les récipients doivent porter le symbole de la tête de mort. 6) Henri Pézerat, directeur de recherche honoraire au CNRS, écotoxicologue, membre de l'association pour l'étude et les risques du travail (ALERT) a publié un épais document sur la possible toxicité du fuel de l'Erika. Il rappelle tout d'abord que sur 3000 composés différents présents dans le pétrole, seuls 250 d'entre eux ont une molécule identifiée, 95 ont fait l'objet d'une étude de toxicité et seulement 25 soit moins de 1% sont totalement étudiés. Dans ces conditions, il dénonce tous les rapports officiels qui se veulent rassurants: il n'existe aucune donnée dans le monde scientifique pour l'affirmer. Il affirme également que l'on peut avoir des compositions bien différentes entre le fuel à la sortie de l'Erika et celui récupéré sur les plages: les molécules les plus légères se sont perdues dans la mer et le fuel qui arrive sur la plage est plus riche en molécules lourdes, or ce sont ces dernières qui sont le plus souvent identifiées comme cancérigènes. Concernant un cancérogène connu, le benzo(a)pirène, il est présent dans les cigarettes comme dans le fuel... mais un kilo de fuel contient l'équivalent de la fumée de 2 à 3 millions de cigarettes. Se référant à la législation en place dans le milieu du travail, il pense qu'il aurait fallu faire un examen médical de tous les bénévoles et écarter tous ceux qui ont des problèmes cutanés (risque de cancers de la peau), ne pas travailler au karsher sans un masque à ventilation assistée. 7) Tous les bénévoles ont eu des gants? Un reportage paru dans les Epines drômoises de mars 2000 apporte un démenti: sur onze mains visibles dans un centre de nettoyage des oiseaux, trois n'ont pas de gants et sur cinq visages, un seul a un masque. Dans Soixante Millions de consommateurs d'avril 2000, une photo montre deux femmes, avec des gants, mais les manches relevées. Bilan : Alors que seules les plages ont été pour le moment nettoyées, il n'y a presque plus de bénévoles pour aller se salir dans le pétrole de Total. En Vendée, 420 militaires sont présents, plusieurs centaines de personnes ont été salariées par les communes ou directement par Total. Le gouvernement a essayé de parer à cela en créant le 6 mars à Nantes un «brevet de secouriste de l'environnement» qui serait remis aux bénévoles. Bientôt un ministère des anciens combattants?



1 avril 2000..... Attentat contre une station-service Total : TotalFinaElf «déploire l'incident» survenu ce jour à Dury, dans la banlieue d'Amiens (Somme), dans une station-service Total, victime d'un attentat sans gravité, et «demande à tous ses exploitants de redoubler de vigilance », indique un porte-parole du groupe. Des bouteilles de gaz débouchonnées ont été incendiées par le jet d'un engin de type cocktail Molotov devant la station-service. Le gaz a brûlé sans que les bouteilles n'exploient. L'incendie, qui n'a pas fait d'autre dégât dans la station, a été revendiqué, dans un appel téléphonique à l'AFP à Paris, par un correspondant anonyme se réclamant d'un «groupement armé de la protection de l'environnement », qui a indiqué que l'attentat était dirigé «contre la pollution et le décret du gouvernement protégeant Total dans l'affaire de la marée noire (de l'Erika)» et a ajouté: «Ce n'est qu'un commencement. »

1 avril 2000..... Affaire de l'Erika : le dilemme des producteurs de sel de Guérande. Les paludiers de Loire-Atlantique ont su protéger leurs marais salants de la première catastrophe écologique de leur longue histoire. Mais ils se divisent : doivent-ils renoncer à la récolte 2000 pour protéger leur image de marque ? Modernité et tradition s'opposent. Ils ont eux-mêmes décidé - du moins la majorité d'entre eux - de ne pas ouvrir les vannes et de ne pas démanteler les barrages qui empêchent l'eau de l'Atlantique de s'insinuer dans leurs exploitations. Non loin de là, sur les plages du Pouliguen et de Batz-sur-Mer, des professionnels et des bénévoles, de moins en moins nombreux, s'activent toujours pour nettoyer le sable encore farci du mazout de l'Erika, sans parler des parties rocheuses, noires comme la poisse. C'est la première fois de son histoire millénaire que le sel de Guérande est confronté à une catastrophe écologique. «Heureusement que nous n'avons pas cru les informations diffusées à la radio selon lesquelles le pétrole partait vers le sud. Nous avons anticipé et construit les barrages de terre dès le 26 décembre 1999, témoigne Charles Perraud, qui dirige la coopérative Sel de Guérande. Les marais sont indemnes. » Mais demain ? La récolte a lieu en été et se prépare au printemps, où l'on ouvre les étiers (canaux), qui relient la mer aux marais salants. faut-il sacrifier le sel de l'an 2000 pour préserver son image - justifiée - de produit sain, naturel, authentique ? C'est l'avis de Charles Perraud, mais il se sait minoritaire. Entre les paludiers, le débat est brûlant: le 3 mars, le préfet de la Loire-Atlantique a pris un arrêté interdisant d'approvisionner les salines en eau de mer jusqu'au 31 mars, «par mesure de précaution », mais aussi pour calmer les esprits. L'arrêté pourrait être prolongé, le temps d'étudier d'éventuels procédés de filtration. Fin février, des paludiers déterminés avaient même revendiqué le rapt d'un camion chargé de déchets de la marée noire afin d'obtenir cette décision administrative. «Si les résultats d'analyses sont satisfaisants, nous pourrions ouvrir en avril. Mais le risque persistera de voir arriver de nouvelles galettes de mazout, évalue M. Perraud, Nous allons tout faire pour obtenir des dédommagements importants.» « Cet arrêté préfectoral, c'est un premier pas pour ne pas récolter cette année, s'inquiète Gwanaël Rio, président du Syndicat des indépendants, affilié à la FNSEA. On doit pouvoir trouver une solution en filtrant l'eau ou en la pompant au large... Moi je suis là pour produire, pas pour décrocher des subventions ! », s'emporte-t-il. Curieusement, le microcosme des salins de Gwen Ran (le Pays blanc) recoupe précisément les mêmes dissensions que bien d'autres secteurs agricoles de l'Ouest: les uns voulant croire de toutes leurs forces aux vertus du progrès technique, les autres s'interrogeant sur leurs rapports aux consommateurs et à la production à tout prix. Dans le marais, ce sont les adhérents de la Confédération paysanne qui sont majoritaires. Chef de file de cette tendance-là, Charles Perraud a été l'artisan de l'extraordinaire renouveau du sel de la Loire-Atlantique - nul ne le lui conteste. Dans les années 70, le groupe des Salins du Midi s'apprête à croquer tout cru les petits artisans. Progressivement, une partie des producteurs, ceux qui se retrouvaient dans le Groupement des producteurs de sel de Guérande, se transforme en coopérative et entre en résistance contre les Salins du Midi: «Ces derniers, qui livrent surtout l'industrie chimique, ne croyaient pas aux sels de terroirs pour les tables des gourmets, alors que nous avons tout mis là-dessus », résume M. Perraud. Un procès est en cours pour départager les deux sociétés qui se disputent aujourd'hui l'appellation «fleur de sel ». Dans la Loire-Atlantique, quelques «indépendants» n'ont pas adhéré à l'évolution de ces paludiers d'un nouveau genre, dont beaucoup avaient débarqué quelques années plus tôt dans le marais, avec des cheveux longs. Ils n'ont pas suivi ces nouveaux venus qui ont voulu se former, rationaliser la commercialisation, investir dans le marketing, constituer des stocks. Fils et petit-fils de Guérandais, Gwanaël Rio résume à sa manière ces deux mondes: «Nous, nous avons des grosses pattes et nous ramassons le sel. Eux sont en réunion de prévision, font dans la communication et l'écologie médiatique». «Ce sont des cueilleurs de sel, pas des producteurs, soupire en retour M. Perraud. Certains d'entre eux n'ont toujours pas constitué de stocks, alors que notre activité est fragile. Par exemple, en 1976, année de sécheresse, j'ai atteint une récolte de trois cents tonnes, mais seulement de trois tonnes en 1980, où l'été fut pluvieux. Cette profession a failli disparaître parce qu'elle n'était pas organisée », déplore le patron de la coopérative, qui veut cependant calmer le jeu. Tout le monde souhaiterait produire cette année, témoigne-t-il. Faute de quoi «nous allons perdre des clients. Nous ne sommes quand même pas un produit de luxe, il nous faut fournir les grandes surfaces. Or les stocks des adhérents de la coopérative vont finalement se révéler insuffisants ». Mais il s'inquiète de la «psychose alimentaire » du moment. «On nous demande des certificats prouvant que notre sel est exempt de listeria, de radioactivité... Nous les fournissons, avec le sourire». Un comité de scientifiques se penche actuellement sur la qualité de l'eau dans le traict du Croisic, où les producteurs de coquillages souffrent tout autant. Mais, pour le sel de Guérande, fruit du soleil et du vent, une image immaculée compte sans doute autant que des analyses de taux d'hydrocarbures rassurantes. En fait, le préfet de Loire-Atlantique annonce la prolongation de l'interdiction pour les paludiers de prélever de l'eau de mer, en attendant un avis de l'Agence française de sécurité alimentaire.

1 avril 2000..... Naufrage de l'Erika. Manifestation à Paris pour dénoncer les défaillances de l'État dans la lutte contre la marée noire : «Plus jamais ça ! ». Sur leurs banderoles, on pouvait lire: "pour une mer enfin propre" ou "Erika, plus jamais



ça". A Paris, ils étaient deux à trois mille à manifester pour dénoncer les défaillances de l'État dans la lutte contre la marée noire de l'Erika et réclamer des lois maritimes plus contraignantes. Les manifestants répondaient à l'appel du Comité anti-marée noire, de professionnels bretons, de mouvements écologistes concurrents des Verts, et de maires du littoral breton. Le navigateur Gérard d'Aboville, proche du RPR, et Jacqueline Tabarly marchaient en tête du cortège, au son des binious. Des associations locales ont cependant accusé le Comité anti-marée noire d'être infiltré par l'opposition de droite et de mobiliser leurs troupes essentiellement contre le gouvernement, ce dont ses animateurs se sont défendus. «La solution passe par l'Europe, il faut que le gouvernement fasse preuve d'une extrême pugnacité pour imposer à nos partenaires une véritable politique maritime », a expliqué Gérard d'Aboville. Jacqueline Tabarly, dont c'était le premier engagement public, a reproché aux pouvoirs publics d'avoir "entretenu le mystère" et de n'avoir rien fait, après le naufrage de l'Amoco Cadiz, en 1978, pour éviter une nouvelle catastrophe. "Ce qui m'a décidé, c'est la mer. On ne peut pas rester sans réaction face à l'incurie avec laquelle elle a été traitée (...). Depuis deux siècles, nous n'avons pas de politique maritime", a-t-elle expliqué. Cette manifestation a été précédée de deux actions visant TotalFina, notamment l'incendie de bouteilles de gaz à l'étalage dans une station service de la Somme. Depuis le début du naufrage de l'Erika, le 12 décembre 1999, et les déclarations maladroites de la ministre de l'Environnement, Dominique Voynet, le gouvernement est accusé d'avoir mal géré la crise. Dans un récent rapport, le Conseil économique et social (CES) a confirmé les défaillances de l'État, notamment "l'impréparation qui a régné à tous les niveaux". S'il reconnaît que certaines mesures efficaces ont été prises depuis l'Amoco Cadiz, le rapporteur, Michel Muller, considère que la France a surtout construit une "très belle digue de papier". "La France, malgré ses 5 000 kilomètres de côtes, n'a pas de politique maritime digne de ce nom", a-t-il déclaré. Une partie des comités anti-marée noire dénoncent également le manque de transparence des pouvoirs publics et une forme de complaisance à l'égard de TotalFina. Le Comité anti-marée noire animé par Franck Laval, qui regroupe des écologistes hostiles aux Verts, reproche à l'État d'avoir fait prendre des risques aux bénévoles en omettant de leur signaler la nature cancérigène de la cargaison. Des plaintes pour mise en danger ont été déposées devant plusieurs tribunaux. Parallèlement, un laboratoire indépendant, Analytica, soutient que le pétrolier transportait des déchets industriels et non du fioul N°2, comme l'affirment TotalFina et les autorités." Des analyses confiées par le ministère de l'Environnement à des laboratoires indépendants n'ont cependant pas décelé une présence anormalement élevée de déchets. La polémique a rebondi avec la publication par la presse d'un protocole liant le secrétariat général de la mer et la société TotalFina pour le traitement futur de l'épave de l'Erika. L'ex-ministre de l'Environnement, Corinne Lepage, et des représentants de bénévoles se sont inquiétés d'une clause de confidentialité laissant penser que le gouvernement cherchait à cacher la véritable nature de la cargaison. Matignon a toutefois souligné que ce document avait été largement rendu public lors de sa signature, fin janvier, et qu'il visait uniquement à protéger les processus industriels qui seront mis en œuvre pour le traitement de l'épave.

2 avril 2000..... 2000 marcheurs anti-«Erika» ont été reçus par le ministre de l'équipement. Une manifestation au caractère attrape-tout. «Venez à l'île d'Houat ! ». En décembre 1999, le fioul charrié par la mer a fait fuir ses clients. Ce samedi 1er avril, entre le boulevard Montparnasse et le siège de la direction de la marine marchande, à Paris, la pluie a effacé les premiers mots de sa pancarte de bois. Hôtelier dans le Morbihan, Jean-François Sarazin est, une fois de plus, victime des circonstances. Il est venu manifester dans la capitale pour dire que sa Bretagne est belle, propre et en attente de vacanciers. Son slogan est noyé sous les gouttes. Et son message dilué dans un cortège attrape-tout. Les organisateurs morbihanais de la marche avaient annoncé une manifestation «apolitique» pour dire «Erika plus jamais ça! ». Mais sous couvert de relayer l'indignation des professionnels, il s'agissait surtout de rassembler des critiques contre le gouvernement. A l'origine de la marche, figurent les conchyliculteurs, les hôteliers, les chambres des métiers et d'agriculture, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Morbihan et les maires des petites communes de droite du département. Pas question, à l'origine, de mettre en cause Total. Le mot d'ordre est clair: le «manifeste » censé résumer les exigences des manifestants demande que l'Etat soit «l'interlocuteur financier unique des victimes de la marée noire Erika ». Chemin faisant, le message se brouille. Parmi les quelque 2 000 personnes mobilisées, une bande de jeunes bénévoles, de retour de Belle-Ile, brandit des banderoles «anti-Total » et «anti-profit ». Des pêcheurs du Houëdic et des Parisiens propriétaires de résidences secondaires dans le Morbihan se mêlent au cortège tandis que l'écrivain Irène Frain ou le chanteur breton Alan Stivell font un bout de chemin avec les manifestants pour dire leur «amour de la mer». Dans ce défilé en quête de boussole, un seul maintient le cap. Gérard d'Aboville, l'ancien rameur de l'Atlantique, ancien député européen - il avait été élu en 1994 sur la liste UDF-RPR - avait prévenu certains de ses interlocuteurs en acceptant de parainner la manifestation: «Il faut aller botter le cul» du gouvernement. En d'autres termes, «il faut faire pression sur la France pour que, lorsqu'elle prendra la présidence française de l'Union européenne, en juillet, elle fasse changer les règles de sécurité du transport maritime pour que la catastrophe de l'Erika ne se reproduise pas. » A 16 heures, en compagnie de Jacqueline Tabarly, veuve du navigateur Eric Tabarly, de Janick Vigo, présidente de la CCI du Morbihan, de Francis Vallat, président de l'Institut français de la mer, et de Franck Laval, président du comité anti-marée noire, M. d'Aboville s'apprête à remettre le manifeste des marcheurs à un conseiller du ministère des transports, place Fontenoy. Mais c'est un interlocuteur aussi inattendu qu'inespéré qui les accueille: Jean-Claude Gayssot. Le ministre de l'équipement, des transports et du logement est là pour une explication franche. Il revient sur l'existence d'un prétendu «accord secret» entre Total et l'Etat prévoyant la confidentialité sur le déroulement du futur pompage du fioul de l'Erika. «Cette clause est une connerie, mais à l'époque, Lionel Jospin ne m'avait pas encore confié le dossier », explique-t-il. Puis M. Gayssot bluffe ses interlocuteurs: «Sachez que je me considère désormais comme «le seul responsable de l'opération de pompage de l'Erika. j'en assumerai toutes les conséquences, jusqu'à la dernière goutte. » Au



passage, il s'engage à mettre en place une «cellule permanente de communication interactive ». M. Gayssot rappelle que Lionel Jospin a placé «au rang des priorités de la présidence française de l'Union européenne la défense de son memorandum sur la sécurité des transports maritimes ». La France plaidera «pour obtenir le relèvement des plafonds de responsabilité des compagnies pétrolières et des armateurs ». ajoute le ministre. M. d'Aboville s'incline: «Je reconnais que M. Gayssot a bien compris la problématique. C'est un homme pragmatique, et il a vraiment envie que ce dossier avance. » Janick Vigo a plaidé la cause des commerçants en quête d'indemnisation. Le ministre des transports n'en a rien dit. Quand la délégation ressort, la plupart des manifestants sont déjà repartis. Non sans avoir scandé: «Voynet démission! », sous les fenêtres de M. Gayssot.

- 4 avril 2000..... Pompage de l'Erika : Le ministre des Transports, Jean-Claude Gayssot, confirme que les opérations de pompage du fioul encore présent dans l'épave de l'Erika pourraient débuter à la mi-mai. Il précise que deux sociétés se sont portées candidates pour les opérations de pompage dans le cadre de l'appel d'offres international lancé par TotalFina. En même temps, on apprend à Nantes que l'interdiction de ramassage et d'expédition des coquillages est levée sur trois sites aux Moutiers-en-Retz et à la Plaine-sur-Mer (Loire-Atlantique), une mesure qui concerne 48 entreprises. D'autres réouvertures pourraient être décidées prochainement, au regard de l'état des sites et après deux analyses positives de produits prélevés à un mois d'intervalle. La pêche à pied reste néanmoins interdite au public sur le littoral de la Loire-Atlantique. Bilan à ce jour : La marée noire a tué entre 185 000 et 300 000 oiseaux. 2 500 seulement ont pu être sauvés par les associations ornithologiques, selon un bilan provisoire établi par la Ligue de protection des oiseaux (LPO). 62 699 volatiles ont été repêchés, dont 56% étaient déjà morts. Au total, 61 espèces ont été touchées par le fioul du pétrolier maltais.
- 4 avril 2000..... Erika : «Veiller à ce que les enfants n'avalent pas de sable». S'il ne restait ces satanées «billes » qui collent parfois aux chaussures et, çà et là, les «mille-feuilles» masquant une couche de fioul sous l'apparence trompeuse d'une couche de sable, les plages de Loire-Atlantique seraient presque toutes nettoyées. Les maires vont devoir décider de lever ou non les arrêtés interdisant leur accès, comme l'ont fait, dès le 31 mars, ceux de La Baule, Pornichet et Piriac. Cette décision relève de leur pouvoir de police. Le préfet de Loire-Atlantique, Michel Blangy, toutefois réunit les maires du littoral, ce jour à Saint-Nazaire, pour leur demander d'afficher haut et clair des consignes de prudence rédigées par ses services. Celles-ci écartent le danger de pollution pour la planche à voile, la baignade, le surf, la voile, les bains de soleil avec serviette et les sports de plage. «Il est cependant recommandé aux utilisateurs d'être prudents et d'éviter tout contact direct avec les produits pétroliers, notamment pour les enfants. Il faut veiller à ce qu'ils n'avalent pas de sable. En cas de contact avec le fioul, en enlever le maximum avant de dissoudre les taches restantes avec un produit gras (huile végétale, vaseline) puis nettoyer à l'eau et au savon (ne pas utiliser d'huile de moteur ni de solvant) », ajoute le texte. Les plagistes seront également informés que «les principaux effets sanitaires» à craindre sont des «irritations » et que les effets cancérigènes évoqués ont été jugés «négligeables» par les experts. Le préfet a aussi proposé aux maires de confronter leurs constats visuels aux analyses de la Direction départementale des affaires sanitaires et sociales (Ddass). «En l'état actuel, la Ddass n'attestera certainement pas qu'une plage est totalement propre, mais elle pourra dire si sa réouverture est possible. Je sens les maires très prudents et je les vois mal autoriser les accès si nos services ne le jugent pas raisonnable », explique Michel Blangy. Contrairement à celles des plages, les analyses de l'eau de mer seront effectuées systématiquement par la Ddass dès la mi-mai, un mois plus tôt que les autres années. Un «point zéro» avait été effectué le 21 décembre 1999, avant l'arrivée de la marée noire. «Un constat visuel d'irisation suffit pour interdire la baignade ». prévient-on à la Ddass.
- 5 avril 2000..... La ministre de l'environnement et de l'aménagement du territoire, Dominique Voynet, se félicite de l'adoption par l'Assemblée nationale du projet de loi autorisant l'approbation du protocole de Kyoto, qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Mais il s'agit presque du seul exemple que la France puisse mettre en avant dans le domaine de l'environnement. En fait, la France, qui dispose des plus vastes territoires naturels par rapport à ses voisins européens, reste paradoxalement le mauvais élève de l'Union. Les gouvernants ne sont pas seuls en cause. Il s'agit bien d'une insuffisante prise de conscience collective, contrariée par la force des lobbys. La marée noire de l'Erika montre encore les faiblesses françaises. Après avoir tardé à prendre la mesure de la catastrophe, le gouvernement a certes donné une impulsion décisive pour que l'Europe s'attaque aux pavillons de complaisance, source d'insécurité maritime. Mais ces efforts sont brouillés par les insuffisances du plan Polmar, Le manque de transparence et des cafouillages sur l'information relative à la nature du produit et à ses effets sur la santé des bénévoles. De même, on ne peut qu'être perplexe face à la campagne de promotion du littoral atlantique, lancée par les professionnels du tourisme, appuyés par les pouvoirs publics et TotalFinaElf. Les opérations de dépollution sont loin d'être achevées et plusieurs milliers de tonnes de pétrole menacent toujours, du fond des cuves de l'Erika. Est-ce parce que la France est un vieux pays rural, où l'environnement n'est toujours pas considéré comme un bien précieux ? Il serait temps, en tout cas, de rompre avec cet aspect archaïque de l'exception française.
- 6 avril 2000..... Affaire Erika : Jacques Chirac affirme à Nantes sa «confiance» dans la capacité à rendre au littoral atlantique «l'image» qui était la sienne avant la marée noire et sa «volonté» d'agir, sur le plan européen et international, pour l'adoption de mesures rendant «plus efficace et plus sérieux» le contrôle du transport maritime pétrolier. «Chaque commune, chaque partie du littoral est confrontée à des problèmes particuliers qui doivent être pris en compte », déclare le président de la République, en évoquant les «problèmes de moyens et d'indemnisation, au cas par cas» qui existent encore. «J'ai confiance », ajoute-t-il à l'issue d'une réunion de travail à la préfecture, avec des maires des communes du littoral de Loire-Atlantique.



«L'activité touristique en particulier, de même que l'activité conchylicole, vont repartir plus vite qu'on ne le pense. »

6 avril 2000..... « Erika » : les députés enquêtent à Lorient sur le rythme des indemnités. «Si nous n'avions pas les aides des collectivités locales et de l'Etat, s'il n'y avait que le Fipol (le fonds d'indemnisation des pollutions par le pétrole), vous auriez l'ensemble de la filière sur les bras, assène Jacques Saurbier, représentant des conchyliculteurs de Loire-Atlantique et de Vendée. Nous ne passerions pas la saison ». Les membres de la commission d'enquête «sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants» - c'est-à-dire les députés qui se penchent depuis le 20 janvier sur les conséquences du naufrage de l'Erika n'ont pas été surpris en se rendant à Lorient (Morbihan), aujourd'hui. La journée consacrée au problème des indemnités a été une longue litanie. Plusieurs des maires auditionnés sont repartis avec des questions sans réponse. Nantes pouvait-elle être dédommée pour avoir longuement fait travailler ses employés municipaux sur les plages de Batz-sur-Mer ? Que va-t-il se passer pour les banlieues parisiennes qui envoient habituellement des centaines d'enfants en colonie de vacances dans l'un des... quarante-huit campings vendéens de Saint-Hilaire-en-Riez ? le député de La Turballe, René Leroux (PS), a pour sa part plaidé la cause des paludiers de Guérande, qui ont fermé leurs marais salants pour les protéger de la marée noire. Il lui a été répondu que le Fipol venait d'accepter de financer l'étude d'un prototype destiné à filtrer efficacement l'eau de mer. Ce fut à peu près le seul bon point pour cet organisme extrêmement décrié. «Est-ce que vous connaissez quelqu'un qui a été indemnisé ? », a même fini par demander aux gens de mer Jean-Yves Le Orlan (PS), rapporteur de la commission d'enquête. En cherchant bien, le délégué CFDT Jean-Marc Barrey avait entendu parler d'une quinzaine de pêcheurs à pied ayant reçu 2 000 francs chacun au titre de leur première semaine de janvier, forcément chômeuse. Les professionnels du tourisme sont parvenus à citer deux restaurateurs de la Côte sauvage, en Loire-Atlantique. Pire encore, les collectivités locales se sont plaintes de ne même pas avoir reçu d'accusés de réception après leurs dépôts de dossiers. Merri [acquemin, qui dirige le bureau du Fipol à Lorient, a eu beau jeu de rétorquer qu'il n'avait qu'une mission de gestion administrative, mais pas de pouvoir de décision. N'empêche, a fait remarquer M. Le Drian, 1,17 million de francs distribué au 5 avril pour une centaine de dossiers, plus 520 000 francs d'autorisations de paiement, c'est peu au regard de l'enveloppe de 1,2 milliard que le Fipol a prévu de mettre au pot. La commission devrait en apprendre davantage la semaine prochaine en rencontrant à Londres les dirigeants de ce fonds, financé par l'industrie pétrolière. Le groupe TotalfinaElf en a lui aussi pris pour son grade. De son côté, le député du Morbihan François Goulard (DL) dénonçait sa façon de jouer «le généreux avec quelques millions de francs alors que les préjudices se chiffrent en milliards ». De fait, l'audition de quelques maires du littoral a révélé une sollicitude à géométrie variable. Les élus de Belle-Ile et de Groix se sont félicités d'avoir sur leurs côtes des entreprises et du matériel payé par Total depuis le mois de janvier. Mais leur voisin de Saint-Hilaire-en-Riez a raconté que Total lui avait demandé de retirer son arrêté municipal stipulant - comme le veut la loi de 1975 que le pollueur devait enlever ses déchets. Faute de quoi le chantier de nettoyage de ses trois kilomètres de corniche risquait d'attendre longtemps... En fin de journée, Pierre Guyonnet, directeur de la mission Atlantique de Total, reconnaissait que le groupe ne tenait pas à aller dépolluer les communes «rebelle », Dans le Morbihan, la Loire-Atlantique et la Vendée, vingt-quatre ont pris un arrêté comparable, onze ont demandé un référé.

7 avril 2000..... Erika : A La Baule, la plage est propre, mais les rochers sont noirs. Le temps est gris et venteux. Plusieurs groupes de badauds se promènent quand même sur la plage de La Baule, apparemment propre, même si des résidus de nettoyage du sable mazouté sont encore visibles: «Les Parisiens sont venus pour les vacances scolaires», comme le dit Nadine, qui tient une crêperie au Pouliguen. Plus loin sur la Côte sauvage, le paysage change. Les chantiers du plan Polmar se succèdent à intervalle régulier, tous les accès à la mer sont interdits au public. Devant une maison qui surplombe la mer, se dressent une grue et une benne, avec son lot de souvenirs laissés par l'Erika. Josette, arrivée la veille de Paris, contemple les dégâts autour de la résidence secondaire qu'elle possède depuis trente ans. Même la façade de la demeure est maculée de taches de pétrole. Quant aux rochers, il reste encore beaucoup de travail avant que l'endroit ne retrouve son aspect d'origine. Deux pompiers, d'une section de soixante hommes venue de l'est de la France, observent la marée montante. Ils sont inquiets pour les 32 mètres carrés de rochers nettoyés pendant la journée. La mer grossit et ils craignent que tout ne soit à recommencer le lendemain. Comme c'est le cas pour la crique de Quiobert, dont sable et rochers ont été traités en pure perte. Les vagues continuent de déposer leurs boulettes de pétrole sur le rivage. «Cet été, observe Josette, il y aura, peut-être, apparence de propreté mais ce ne sera pas propre. » Cela ne l'empêchera pas de venir. A l'instar de Jacqueline, cette autre Parisienne, qui effectue des balades à vélo le long de la Côte sauvage avec ses deux petits- enfants: «La plage de La Baule est propre, mais ici les rochers sont noirs; mes amis et moi y passerons nos vacances, quoi qu'il en soit. » Ce ne sera pas le cas des voisins de Josette. Traumatisés par le spectacle du 26 décembre, ils ont déjà décidé d'aller sous d'autres cieux cet été. Jean Meunier, président de l'office de tourisme du Pouliguen, espère beaucoup en la fidélité des touristes, pour sauver la saison, «Les accros de la Bretagne vont venir, je n'ai aucun doute », assure-t-il. Pour lui, le week-end de Pâques et les ponts de mai seront des tests significatifs. Il admet néanmoins que les hôteliers risquent de payer cher la catastrophe écologique. Cette hôtelière de La Baule le confirme: «Contrairement aux années précédentes. Je n'ai aucune réservation de l'étranger, ni même de demandes de renseignements. » Il est moins inquiet pour les restaurants. Il a probablement raison pour ceux qui ont une clientèle d'habités de la région. C'est, en tout cas, la conviction de ce restaurateur du Croisic, qui dit avoir maintenu, grosso modo, son nombre de couverts, malgré l'Erika et le mauvais temps. Mais tous s'accordent pour penser que les établissements situés le long de la Côte sauvage vont certainement «trinquer ». En règle générale, les professionnels du tourisme ont tendance à se montrer plutôt pessimistes. Le patron d'une agence de location dit carrément que «c'est foutu pour



cette année, compte tenu de la chute libre des demandes de renseignements». Daniel Boisson, secrétaire général de la mairie du Croisic, veut encore y croire: «On est optimistes par rapport aux efforts qui sont fournis pour remettre tout en état» Et d'expliquer qu'il faut terminer de nettoyer les rochers, avant de s'attaquer au sable en profondeur. Encore faudra-t-il choisir: laver le sable souillé, ou l'évacuer et le remplacer. Pour l'instant, toutes les plages de la Côte sauvage demeurent fermées: la préfecture préfère approfondir les contrôles sur la qualité du sable et de l'eau. Un chauffeur de taxi de La Baule a déjà pris sa décision: «Je n'emmènerai pas mes enfants se baigner, même cet été. »

7 avril 2000..... Erika : la publicité au secours de la saison touristique. Avec le soutien de la secrétaire d'Etat au tourisme Michelle Demessine, les professionnels du tourisme lancent une campagne de promotion pour tenter de sauver la saison estivale sur le littoral Atlantique. Mais du Finistère à la Vendée, les opérations de dépollution se prolongent. «Respirez, vous êtes sur la côte atlantique ». Pour la première fois, une campagne de publicité va vanter les mérites du littoral... sans presque parler de la mer. Cerfs-volants, chars à voile et thalassothérapie vont servir à vendre la côte atlantique, avec, pour point commun, l'air. L'air qui tonifie, stimule, ouvre l'appétit, et qui fait bien dormir les enfants. Ce renversement d'image a une cause simple: l'Erika. Depuis des jours, les professionnels du tourisme se retrouvent aux côtés d'une partie des bénévoles tenir un langage tout aussi inattendu, en expliquant en substance aux touristes potentiels que «la Bretagne, ce n'est pas seulement la mer... » Les circonstances imposent cette communication paradoxale, pour ceux qui ne se résignent pas à tracer une croix sur la saison estivale: comment vanter des plages, alors que les chantiers de nettoyage continuent aujourd'hui dans chacun des quatre départements touchés, Morbihan, Finistère, Loire-Atlantique, Vendée ? La campagne télévisuelle débutera lundi 10 avril. Dès vendredi, Michelle Demessine, secrétaire d'Etat au tourisme, donnera un coup de pouce aux Bretons, en se rendant au salon Cap à l'Ouest, manifestation organisée à Brest à l'intention des professionnels du tourisme. Le rendez-vous aura, cette année, un caractère particulier: plus de 300 voyagistes et 40 journalistes étrangers devraient être là, pour constater l'état du littoral. «Il faut restaurer l'image de la France. » Dès les premières heures qui ont suivi la double catastrophe des intempéries et de l'Erika, Michelle Demessine a été consciente qu'outre les dommages matériels, «le plus gros problème auquel il faudrait faire face serait celui du déficit d'image », Depuis janvier, la secrétaire d'Etat au tourisme fait du «terrain» et multiplie les initiatives. Fin février, elle a présenté au Comité interministériel d'aménagement et de développement du tourisme (CIADT), à Nantes, le plan national en faveur de l'économie touristique française. Dans le prolongement des mesures dévoilées le 12 janvier par le premier ministre, Michelle Demessine a annoncé à Nantes la mise en œuvre d'une campagne de restauration de l'image touristique, le soutien aux entreprises et filières touristiques des régions les plus touchées et la programmation d'un plan de modernisation, à moyen terme, de l'offre touristique du littoral atlantique, Mi-mars, la secrétaire d'Etat au tourisme a présenté à la presse la campagne mise sur pied. Celle-ci est dotée d'un budget de 45 millions de francs, dont 30 millions directement pris en charge par TotalFina, affrèteur de l'Erika. Dès lundi 10 avril, trois spots publicitaires seront diffusés à la télévision. La clientèle visée est majoritairement nationale, nos concitoyens représentant plus de 60% des estivants de la façade atlantique (de la Charente-Maritime au Morbihan). Parallèlement, un gros effort est fait en direction des professionnels étrangers. La presse internationale a été largement informée de l'évolution de la situation, des conférences de presse, en présence des partenaires touristiques, ont été organisées dans les capitales européennes. En outre, de nombreuses invitations individuelles ont été lancées en direction des journalistes étrangers, leur proposant de choisir eux-mêmes leur itinéraire «pour constater la réalité des efforts et leurs aboutissements»: coût, 1 million de francs. Les actions auprès des professionnels constituent le deuxième volet de la campagne. «Il faut, explique Jean-Philippe Perol, directeur général de Maison de la France, informer, rassurer et donner le maximum d'éléments nécessaires aux voyagistes et aux agences qui programment la France, pour qu'ils puissent convaincre leurs clients avec la transparence et le parler vrai indispensables. » En outre, des lettres d'informations spéciales ont été envoyées à plus de 20 000 professionnels européens. Cap à l'Ouest sera l'un de ces grands rendez-vous. Une nouvelle échéance est prévue lors d'une prochaine manifestation, à Paris, où un espace Atlantique est mis en place. Pour Michelle Demessine, l'essentiel est la réussite de la saison touristique de cette région, dont le chiffre d'affaires avoisine les 100 milliards de francs par an. Les collectivités locales développent leurs propres efforts: le conseil général du Morbihan vient de décider une baisse sensible des tarifs pratiqués pour aller à Belle-Ile et à Groix. Toutes ces opérations permettent aux professionnels d'afficher un certain optimisme, quatre mois après le naufrage de l'Erika, bien que les chiffres des réservations aussi bien que le niveau de propreté réelle du littoral restent encore dans le flou.

7 avril 2000..... Le nettoyage continue dans les départements touchés par la marée noire de l'Erika. La côte atlantique n'en a pas fini avec le mazout. Dans tous les départements touchés par la marée noire, des chantiers sont toujours en activité (seule la Charente-Maritime, qui semblait menacée, a été pratiquement épargnée). Depuis le début des opérations de dépollution, 36 000 tonnes de produits ont été ramassées sur les plages vendéennes. Aujourd'hui, selon le préfet Paul Masseron, «il s'agit d'une dépollution plus fine », Aujourd'hui, 13 chantiers sont toujours activés, 400 militaires et sapeurs-pompiers sont sur le terrain. Des criblouses sont utilisées pour nettoyer le sable, en particulier sur Noirmoutiers, ainsi que sur les 12 kilomètres de plage de Saint-Hilaire-de-Riez «où elles travaillent dix heures par jour », dit Jacques Fraisse, le maire (PS) de Saint-Hilaire-de-Riez. De quoi redonner le sourire à celui qui avoue «être aujourd'hui beaucoup plus serein ». Jean-Luc Varigaud, représentant de l'association des victimes vendéennes de l'Erika, ne partage pas cet optimisme. S'il reconnaît que «les plages sont praticables », et que «tout est fait pour que rien n'apparaisse, on sait qu'il y a du pétrole au fond de l'eau ». Avec l'approche de la belle saison, M. Varigaud craint la hausse des températures: «le pétrole, en se liquéfiant, pourrait



remonter ». Ces derniers jours, de nouvelles «gouttelettes fraîches ont été aperçues au nord du département », indique Christophe Aumonier, directeur de cabinet du préfet. Pour certains professionnels du tourisme, la bataille est déjà perdue. Les hôteliers, «ceux du nord de la Vendée notamment », dit Joël Giraudeau, le président de la fédération hôtelière de Vendée, «n'ont pas enregistré les réservations habituelles pour cet été », Anglais et Allemands, qui représentent traditionnellement le gros bataillon de la clientèle étrangère, se sont à ce jour très peu manifestés. Dans le Morbihan, Belle-île n'en finit plus de se débarrasser du fioul ; 500 kilos ont été enlevés de la pointe Sarah-Bernhardt, mercredi 5 avril. Depuis la mise en place du plan Polmar, 1 500 tonnes de déchets ont rejoint le continent par bateau. Il reste encore la même quantité à évacuer. Près de 80 pompiers et hommes de la sécurité civile, 100 militaires et une cinquantaine de civils sont actuellement à pied d'œuvre sur le littoral bellillois. Deux plages, Donnant et Vazen, ont été fermées pour cause de dépollution avec de gros engins. Ailleurs, dans les petites criques et au pied des falaises, le travail s'avère compliqué. Les spécialistes engagés par Total descendent en rappel le long des parois pour racler le mazout sur les roches ou l'extirper des anfractuosités. Sur la presqu'île de Quiberon, autre endroit réputé pour sa côte accidentée, le nettoyage, à présent, porte aussi sur les criques. Au total, sept chantiers sont encore en activité, sur les îles d'Houat, Belle-île, Houëdic et Groix, et à Ploemeur, Quiberon et Sarzeau sur le continent. Le sud du Finistère avait également été touché, quoique moins gravement. Ici aussi, des professionnels sont intervenus avec des cordes en rappel pour enlever le fioul sur des endroits difficiles d'accès. Mercredi, la préfecture indiquait que seuls quatre chantiers restaient en cours. Leur complexité tient notamment à la configuration des sites. Ils sont situés sur les communes de Fouesnant, Concarneau, Moelan-sur-Mer et Clohars-Carnoët. Les autres chantiers ont été fermés, ce qui n'exclut pas la présence éventuelle sur certaines plages sud-finistériennes de traces de pollution résiduelle.

9 avril 2000..... Total "responsable" de la catastrophe de l'Erika. Philippe de Villiers, président du conseil général de Vendée, annonce son intention de poursuivre "dans la semaine qui vient" la société Total, qui avait affrété le pétrolier Erika. Philippe de Villiers considère en savoir assez pour dire que la société Total est responsable moralement et sans doute juridiquement de la pollution de la côte Atlantique, après le naufrage de l'Erika, le 12 décembre, au large du Finistère. Il estime qu'une partie des bénéfices du groupe pétrolier devrait être saisie.

10 avril 2000..... Affaire de l'Erika: une fissure coupable. La société italienne Rina, chargée du contrôle du navire, rend son verdict : une fissure dans la partie basse de la coque est la cause principale du naufrage du pétrolier Erika, le 12 décembre au large des côtes bretonnes. Située sous la ligne de flottaison du bateau, la faille aurait entraîné une rupture de la coque, révèle le rapport de 55 pages, qui met aussi dans la balance les conditions de chargement de la cargaison, les mauvaises conditions en mer et les multiples réparations subies par le pétrolier depuis sa mise en service. La société italienne Rina met aussi en cause l'équipage de l'«Erika». Contrairement aux conclusions de la commission d'enquête française, Rina impute le naufrage du 12 décembre 1999, au large de la Bretagne, à une mauvaise évaluation par l'équipage d'une rupture de la coque. Selon ce rapport préliminaire de Rina rendu public, «une fissure découverte dans la partie basse de la coque, sous la ligne de flottaison et mal évalué [par l'équipage], a entraîné dix-huit-heures après, la rupture de la coque» . Il est précisé: «Le navire n'a pas coulé en raison d'une cassure de la structure longitudinale de la coque mais la structure a cédé progressivement .» Des divergences d'analyse apparaissent entre le rapport Rina et celui rédigé sous l'autorité de Georges Tourret, administrateur général des affaires maritimes et directeur du Bureau enquêtes accident/mer et remis le 13 janvier à Jean-Claude Gayssot. Ainsi, la société italienne met directement en cause le commandant du pétrolier, Karun Mathur. Si celui-ci a été mis en examen, le 15 décembre, pour « mise en danger d'autrui et pollution maritime », le rapport Tourret avait atténué ses responsabilités dans le naufrage. Autre différence: les enquêteurs français avaient conclu à une défaillance de la structure interne alors que pour les Italiens il s'agit d'une fissure mal gérée, qui s'était aggravée avec la force de la tempête, En outre, font remarquer les milieux proches de l'enquête, le document de Rina comporte une parfaite contradiction. Comment se fait-il que l'Erika ait reçu l'autorisation de naviguer alors l'organisme italien avait décelé la fissure et demandé qu'elle soit colmatée ? Il n'empêche que les enquêteurs français ont tout lieu de se satisfaire. Le rapport Tourret demandait en effet à Rina de publier rapidement un document reprenant la totalité de ses interventions sur le pétrolier battant pavillon maltais. La commission estimait que des «carences graves» avaient été relevées dans les heures précédant le naufrage et souligne «l'absence de communication entre la société de gestion Panship [pourtant certifiée par Rina] et les autorités maritimes françaises ». Elle recommandait aussi aux sociétés de classification de revoir entièrement les conditions de maintenance des navires-citernes les plus anciens. Il leur est instamment demandé «sans délai et sans aucun préalable » de fournir aux services chargés des enquêtes après un accident la totalité de la documentation technique, «la confidentialité commerciale n'ayant pas lieu d'être invoquée. » Reste que le rapport de la société italienne prend la forme d'un «mémoire de défense », Même si beaucoup de précautions sont prises. «Il se peut qu'il y ait eu des erreurs » de la part de l'équipage, a précisé Fede Gardella, du service de presse de Rina: «Ce ne sont pas des accusations, ce sont des hypothèse », a-t-elle ajouté. «Le rapport se base sur les données déjà publiques : le journal de bord du bateau, les communications de l'équipage, les images télévisées prises au moment du naufrage », a-t-elle précisé. Le rapport pointe aussi d'autres facteurs comme la gestion du navire et le soutien insuffisant venu de terre à l'équipage en difficulté. Les conditions de chargement des 37 000 tonnes de fuel, les mauvaises conditions en mer et les multiples réparations subies par le pétrolier depuis sa mise en service sont également cités comme facteurs ayant conduit à la catastrophe, indique le rapport italien. «Les événements qui ont conduit à la perte de l'Erika ont mis en évidence l'importance de la compétence et de la préparation de l'équipage et de la société gestionnaire dans les situations d'urgence », indique l'organisme italien. Et de conclure: «Nous avons agi en



conformité avec les règlements, les directives et les procédures applicables ». La Commission de Bruxelles a ouvert une enquête pour déterminer les responsabilités de Rina, n'écartant pas, d'ores et déjà, l'hypothèse d'un retrait de la licence d'agrément obtenue de l'exécutif européen. M. Gayssoit doit visiter, jeudi 13 avril, le prototype de pompage des cuves de l'Erika mis au point par TotalFina et pourrait annoncer, lundi 17, le groupe d'entreprises choisi pour pomper les cuves du pétrolier.

11 avril 2000..... Affaire Erika : Total n'a aucune inculpation. Un rapport d'expertise est sorti, innocentant aussi bien Total que l'armateur. Si le bateau s'est cassé, ce serait uniquement la faute à l'équipage qui n'a pas détecté une fissure en-dessous de la ligne de flottaison. Aussi incroyable que cela puisse paraître, seul le capitaine de l'Erika est pour le moment inculpé. Pendant ce temps, Total a passé un accord avec le gouvernement prévoyant «de limiter les informations et documents confidentiels» et déresponsabilisant Total si celui-ci n'arrive pas à pomper le fuel restant dans l'épave. Vous avez dit. Démocratie ?

12 avril 2000..... Erika : Total peut-il acheter le droit de polluer ? La seule digue construite lors de la marée noire de L'Erika était-elle destinée à la protection de... TotalFina. Toutes sortes de mesures de brouillage semblent l'avoir constituée, dans l'intention que la saine colère citoyenne ne vise pas le pétrolier fautif. Pourtant, qu'elle est belle, cette levée en masse, de Savoie en Bretagne, en passant par les banlieues des grandes métropoles, pour défendre le patrimoine commun, le littoral atlantique. A ce mouvement de conscription nationale pour sauver les côtes des injures par hydrocarbure, la réponse officielle a été de minimiser l'ampleur de la catastrophe. Etait-ce pour mieux dédouaner par avance Total ? L'information aux autorités locales comme aux volontaires bénévoles a été diffusée avec la même parcimonie dont le Fipol (Fonds international d'indemnisation des pollutions marines) fait preuve aujourd'hui pour indemniser les victimes du fioul de l'Erika. Quand le protocole cosigné par les services du premier ministre, du secrétaire général de la mer et par Total établit une clause de confidentialité concernant les techniques de pompage des cuves de l'épave, l'opinion ne retient que «confidentialité ». Parce que le secret semblait de mise, sur la nature du fioul, en particulier. C'est la rançon du moins-disant écologique, c'est le prix à payer pour ne pas avoir reconnu la maturité de l'opinion, capable de comprendre les enjeux environnementaux du transport maritime des produits dangereux et toxiques.



D'ailleurs, à ce jour, le seul capitaine du navire au pavillon maltais a été embastillé, puis relâché. Aujourd'hui, l'arsenal juridique et conventionnel exonère a priori le propriétaire de la cargaison polluante de toute obligation. C'est sur ce point que le droit national, comme le droit communautaire, doivent avancer à l'occasion de la présidence française de l'Union européenne. Le Fipol interdit tout recours à l'encontre d'une partie autre que le propriétaire du navire. Si l'Oil Pollution Act American de 1990 fait avancer la notion de réparation écologique, suite au naufrage de l'Exxon-Valdez en Alaska, il ne connaît que le propriétaire du navire comme responsable. La Convention de Londres, dite convention HNS, établit une responsabilité des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses du propriétaire de la cargaison, de celui du navire et des réceptionnaires de la cargaison. Mais la seule Grande-Bretagne l'a ratifiée! A quand la France? Le Conseil économique et social préconise l'adoption d'une directive-cadre européenne émanant du Livre blanc des communautés européennes du 9 février 2000. Il fonde la responsabilité environnementale à l'échelle du continent Le seul fait de transporter une cargaison de produits toxiques et dangereux impliquerait de rechercher automatiquement, qu'il y ait eu faute ou non, la responsabilité du propriétaire de la cargaison dans les dommages causés à la biodiversité et à l'environnement. Cette responsabilité sans faute n'exclurait pas la mise en cause pour faute d'autres maillons de la chaîne du transport. Il s'agit de responsabiliser l'exploitant de la marchandise polluante, de baser un droit communautaire et national sur la protection du cadre de vie contre toute pollution par hydrocarbure, chimique, nucléaire ou autre. Le fonds de réserve nécessaire à son établissement serait alimenté par une taxe sur les cargaisons dangereuses empruntant les voies maritimes. L'Etat intervient en première ligne. Mais il doit compter sur un point d'appui plus solide pour indemniser les victimes que la seule bonne volonté du pollueur. TotalFina, sous pression de l'opinion, rachète son image de marque ternie par son mépris initial de la marée noire. Jusqu'à quand cette politique de petits pas orchestrée à coups de carnet de chèques ? C'est bien au pollueur que revient, de droit, le soin de traiter les déchets, de réhabiliter les sites de stockage, d'indemniser à la hauteur du préjudice réelles exploitants de la mer, de débloquer des fonds pour restaurer une biodiversité dont on ne pourra estimer les dégâts que sur le long terme. La directive-cadre européenne sur la responsabilité environnementale contribuera à constituer un arsenal dissuasif contre les candidats pollueurs de nos côtes, devant lesquelles passe près de la moitié du trafic maritime mondial. Evaluer de façon précise les préjudices subis par l'environnement revient à créer un instrument par lequel cet environnement sera connu, analysé, surveillé. Parmi les nombreux organismes publics ou privé, aucun n'est en charge de



cette mission globale. Dans un avis adopté à l'unanimité le 29 mars, le Conseil économique et social préconise, entre autres, la création d'un Observatoire scientifique permanent de la mer et du littoral, qui évaluera, recensera, étudiera les richesses du milieu marin et côtier. Il réunirait les chercheurs et les moyens du Cedre, de l'Ifremer, du CNRS, du Muséum d'histoire naturelle et de toute la communauté scientifique concernée. Des liens seraient établis avec l'Observatoire associatif du suivi de la marée noire, créé par le ministère de l'environnement. Le papier des rapports, avis, enquêtes et recommandations ne saurait constituer le matériau solide pour endiguer les futures marées polluantes. Le Conseil économique et social sera donc attentif à l'adoption des mesures concrètes contre les pollutions marines. Une procédure de suivi est mise en place de façon qu'à la date anniversaire du naufrage de l'Erika, un premier bilan soit tiré de ce qui a été réellement effectué pour prévenir ce genre de catastrophe écologique majeure. Ce souci est guidé par le fait que son avis de 1978 sur les conséquences de la marée noire consécutive à l'échouage de l'Amoco Cadiz près de Portsall garde toute sa pertinence.

14 avril 2000..... Erika: pompage fin juin. Les opérations de pompage du fioul de l'Erika ne commenceront pas avant "la deuxième quinzaine de juin" quel que soit le consortium retenu, assure à Rennes le secrétaire général de la Mer, Paul Roncière. Le représentant de l'État explique que les principales inquiétudes des intervenants concernent la sécurité du chantier.

17 avril 2000..... Erika : TotalFinaElf n'aidera pas les communes qui l'ont attaquée en justice. Les communes du littoral victimes de l'Erika qui ont attaqué juridiquement TotalFinaElf ne bénéficieront pas de l'aide de la compagnie pour le nettoyage des sites de déchets qu'elles ont ouverts, indique Thomas Feil, le porte-parole du groupe pétrolier. «Nous n'avons jamais pris d'engagement global et on arrête à partir du moment où on se fait taper dessus juridiquement par une collectivité locale », précise M. Feil à l'AFP. Philippe de Villiers, président (RPF) du conseil général de Vendée, immédiatement dénonce le «comportement révoltant» de TotalFinaElf qui «pratique envers les communes l'intimidation et le chantage », «Personne n'est au-dessus des lois, indique M. de Villiers. Il est invraisemblable de voir une entreprise nationale s'attaquer avec autant de violence à des petites communes victimes. »

17 avril 2000..... Le parquet de Paris délivre un réquisitoire supplétif qui étend la saisine de la juge d'instruction parisienne Dominique de Talancé chargée de l'enquête sur le naufrage du pétrolier Erika le 12 décembre. Ce réquisitoire pour «abstention volontaire de provoquer les mesures permettant de combattre un sinistre » doit permettre d'enquêter sur l'éventuelle responsabilité de la société Panship, chargée de la gestion technique de l'Erika. A ce jour, seul le capitaine du bateau est mis en examen.

18 avril 2000..... Le soutien des victimes de l'«Amoco-Cadiz » à celles de l'«Erika». Le naufrage du pétrolier a réveillé le syndicat des communes bretonnes touchées en 1978 par une marée noire. Le solde des sommes perçues à l'époque va être mobilisé pour établir la responsabilité des pollueurs maritimes. L'opération de pompage des cuves de l'«Erika» s'annonce risquée. Lorsque les premières galettes de pétrole de l'Erika ont échoué sur les côtes du Morbihan, à la veille de Noël 1999, les Bretons y ont évidemment tous repensé. C'est d'abord l'odeur qui leur revient en mémoire. En 1978, elle avait envahi toute la pointe armoricaine, comme si quelque géant y avait renversé sa cuve de mazout. Le 16 mars de cette année-là, poussé par la tempête, le super-pétrolier Amoco-Cadiz, naviguant sous pavillon du Libéria, s'échouait à moins d'un mille de Portsall, le petit port de la commune de Ploudalmézeau, dans le Finistère. Dans les deux semaines qui suivent, 223 000 tonnes de brut vont se répandre jusqu'au fond des abers (l'Erika transportait environ 28 000 tonnes de fioul). Les tentatives de pompage des cuves avaient échoué. Seule l'ancre de l'Amoco-Cadiz, fichée sur le môle de Portsall comme une terrible relique, rappelait jusqu'à présent la catastrophe. Le 18 mai va être inauguré un centre nautique, qui abrite une pièce-musée. L'endroit se nomme An Eor - ancre en breton. Il expose, sans commentaire, des images et des documents des quatorze années de batailles juridiques que livrèrent les pouvoirs publics et les Bretons devant la justice américaine pour obtenir compensation. Sur le mur du fond est représentée la proue de l'Amoco, qui mit si longtemps à disparaître à l'horizon. Le maire sera là, bien sûr, figure emblématique de ce combat contre la toute-puissance d'une compagnie pétrolière américaine: Alphonse Arzel (UDF) a présidé, pendant plus de vingt ans, le Syndicat mixte de conservation et de protection du littoral nord-ouest de la Bretagne. Cela lui a valu le surnom affectueux de «Pépé L'Amoco » et quelques médisances sur la taille respectable de la nouvelle mairie. Mais les temps changent. Lors de l'assemblée générale du samedi 8 avril, Alphonse Arzel a annoncé qu'il ne briguerait pas un huitième mandat de maire de Ploudalmézeau et qu'en conséquence il faudra lui trouver un remplaçant à la tête du syndicat. Le président reconnaît que, les procès enfin terminés, la démobilisation guettait les collectivités locales adhérentes, qui se demandaient même que faire des 5 millions de francs restant en caisse à l'issue de moult péripéties juridiques. Des péripéties qui ont aussi opposé le syndicat à son avocate, Mme Corinne Lepage. Mais le naufrage de l'Erika a balayé toutes les lassitudes. Le syndicat veut se doter d'un siège social et envisage, pourquoi pas, de faire travailler un ou deux emplois jeunes. Il s'est fixé officiellement un nouvel objectif: «Effectuer ou faire effectuer toutes études et recherches en vue d'apprécier les atteintes subies par le littoral, les communes riveraines et leurs intérêts, du fait des pollutions et autres risques liés à la circulation maritime». En substance, œuvrer pour la réparation des dommages ainsi que pour établir la responsabilité des pollueurs. «Nous voulons être le poil à gratter de l'Etat dans ce domaine », résume Alphonse Arzel, qui, à soixante-treize ans, reste très motivé par ce combat. L'ancien sénateur est allé faire part de son expérience aux élus et aux pêcheurs de Belle-Ile, du Croisic, du Guilvinec, etc. il se dit «froissé» que la ministre de l'environnement, Dominique Voynet, n'ait pas pensé à le contacter en installant, à Nantes, un observatoire des associations



sur les conséquences de la dernière marée noire. «Nous avons une expertise réelle quant à l'organisation entre collectivités locales de tailles différentes et associations, nous avons aussi une observation des conséquences économiques et scientifiques établie sur vingt ans, plus certaines idées sur la communication que l'on fait subir aux riverains lors de ce genre de catastrophes, affirme Jean-Baptiste Henry, coordonnateur du syndicat. Puisque nos côtes sont très exposées, nous voulons être consultés dès qu'il s'agit de la sécurité du transport maritime». Le vice-président du syndicat, le député de Brest François Cuillandre (PS), affiche une ambition plus modeste, mais estime qu'«une structure souple d'alerte peut peut-être éviter que l'Etat ne baisse la garde lorsque le danger s'éloigne». Membre de l'actuelle commission d'enquête parlementaire, ce député veut croire à une vigilance permanente comme celle qui existe depuis le naufrage de l'Exxon-Valdez au large des côtes de l'Alaska, en 1989. Alphonse Arzel était allé expliquer aux victimes de l'Exxon-Valdez comment les Bretons s'y étaient pris pour faire reconnaître leurs droits. Depuis, les élèves ont nettement distancé les maîtres: leur Regional Citizen Advisory Council, qui regroupe des collectivités locales, des professionnels de la pêche et du tourisme, des tribus, des défenseurs de la nature, dispose d'un budget conséquent grâce à des taxes imposées aux transporteurs maritimes. «En onze ans, ils ont dépensé 225 millions de dollars (1,5 milliard de francs) en recherches, notamment sur l'environnement, tandis que nous y consacrons une trentaine de millions de francs en vingt ans», résume M. Henry. Bruce Whright, le responsable du suivi écologique mené en Alaska, doit présenter la synthèse de ces travaux lors d'une réunion publique, le 19 avril, au technopôle de Brest-Iroise. Il semble qu'il ait, entre autres, des éléments à apporter sur la toxicité des résidus de pétrole au bout de dix ans. M. Whright se rendra ensuite avec ses amis bretons sur les côtes souillées par l'Erika. L'internationale des victimes de marées noires resserre ses liens.

- 19 avril 2000..... Pas de sel de Guérande cette année : Les paludiers de Guérande, en Loire-Atlantique, touchés par la marée noire de l'Erika, ne récolteront pas de sel au cours de la saison 2000 au nom du principe de précaution. Cette décision est prise à une large majorité (74%) des 192 paludiers réunis en assemblée générale. Celle-ci entend obtenir des indemnités de TotalFina.
- 19 avril 2000..... TotalFinaElf s'explique après la polémique autour de l'«Erika». Le responsable de la Mission littoral atlantique à la direction de TotalFinaElf, Pierre Guyonnet, revient, dans un entretien au Figaro, sur la déclaration d'un autre dirigeant du groupe, Thomas Fell, qui avait provoqué une polémique en menaçant de ne plus aider au nettoyage des communes qui porteraient plainte contre la compagnie pétrolière. «Nous ne refusons d'aider personne», déclare M. Guyonnet qui souligne «qu'à aucun moment dans aucune de ces communes, nous n'avons interrompu le moindre instant un travail (...) entamé». Cependant, le responsable ajoute: «Il est (...) clair que dans la perspective d'ouverture de nouveaux chantiers, nous aurons tendance à travailler là où notre action semblera appréciée.» A propos des opérations de pompage de l'épave, M. Guyonnet confirme que «le pompage débutera sur la partie avant mi-juin, et l'ensemble de ces opérations sera bien achevé avant la fin (...) septembre».
- 20 avril 2000..... Le pompage de l'Erika commencera en juin. Le ministère des transports confirme qu'il avait choisi le groupement franco-norvégien Coflexip-StenaStolt pour réaliser le pompage de l'épave de l'Erika, qui s'effectuera sous la responsabilité directe de TotalFinaElf. Les opérations préparatoires sur l'épave devraient commencer en mai, et le pompage en juin. Il doit s'achever début octobre, afin d'éviter les tempêtes d'automne. Le coût de l'opération est estimé à environ 450 millions de francs (69 millions d'euros), pris en charge par le groupe pétrolier. Dans un entretien au Parisien/Aujourd'hui, le ministre des transports, Jean-Claude Gayssot, affirme que «la transparence sera entière et l'information donnée de façon permanente et en temps réel». A propos de l'amélioration de la sécurité du transport maritime européen, le ministre annonce qu'il étudie la possibilité d'installer sur les navires «une sorte de mouchard, une boîte noire, qui permettra de vérifier à tout instant si le dégazage a été réalisé avant de quitter le port. Il donnera aussi la composition de la cargaison et le nom du propriétaire.
- 24 avril 2000..... Les plages de La Baule et de Pornichet de nouveau souillées par le fioul de l'Erika. Les professionnels du tourisme annoncent une baisse de 30% des réservations pour la saison 2000. Plus de quatre mois après le naufrage de l'Erika au large de la Bretagne, le littoral atlantique n'en a pas fini avec la marée noire venue des cuves du pétrolier maltais. Les plages de La Baule et de Pornichet (Loire-Atlantique), qui avaient rouvert le 31 mars, ont dû être fermées de nouveau à la fin de la semaine dernière. Depuis le 19 avril, de multiples arrivées de billes de fioul lourd se sont produites dans les deux stations balnéaires. La préfecture de Loire-Atlantique évoque «quelques échouages» dus aux vents forts et à d'importants coefficients de marée, qui ont détaché le pétrole toujours accroché aux rochers et l'ont transporté sur les plages. Celles-ci, au moins en surface, étaient redevenues propres dans les deux stations. A La Baule, des barrières ont été placées devant les entrées des plages et l'arrêté municipal d'interdiction a été affiché en plusieurs endroits. Chars à voiles, vélos, promeneurs et cerfs-volants ont néanmoins profité de la plage dimanche. Cet arrêté est «plus un arrêté dissuasif et d'information qu'un arrêté pour empêcher physiquement d'aller sur la plage», a indiqué le maire de La Baule, Yves Métaireau (UDF), en précisant avoir demandé au PC Polmar installé à la mairie que «des équipes de nettoyage renforcées» soient opérationnelles dès lundi matin. Sur France-Info, lundi, M. Métaireau s'est plaint du manque d'aide de TotalFinaElf. Mardi, les communes proches du Croisic, l'un des sites les plus touchés, avaient déjà reçu un nouvel afflux de boulettes de fioul. «ça peut être la dernière alerte comme ça peut continuer à revenir comme ça, en mai ou en juin. Personne ne sait», affirmait le maire RPR, Christophe Priou, en ajoutant, à propos du nettoyage de la Côte sauvage, toujours effectué par les militaires: «C'est une



course contre la montre pour préparer la saison estivale. Mais je crois qu'il faut dire la vérité aux gens: c'est largement nettoyé mais pas encore complètement propre partout. Il vaut mieux perdre quelques vacanciers sur une saison plutôt que de les perdre pour cinq ou dix ans. » Interrogé sur RTL, Jean-Yves Bannet, président de la communauté de communes de Belle-Ile-en-Mer (Morbihan), a indiqué que des boulettes de pétrole continuent d'arriver à Belle-Ile, «surtout en fond de crique ». «C'est un peu démoralisant dans la mesure où il faut toujours recommencer, toujours recommencer.. Mais nous ne baisserons pas les bras », a-t-il ajouté en affirmant que, pour sa part, «les équipes de Total fonctionnent ». Par ailleurs, selon un sondage IFOP (réalisé par téléphone les 13 et 14 avril) publié par Ouest-France, 7% des Français ont, paradoxalement, choisi de passer leurs vacances cet été sur le littoral, du Finistère à la Vendée, à cause de la «marée noire ». Ces personnes anticipent une moindre affluence sur les plages, ou agissent par solidarité, analyse l'IFOP. Au total, 29% des personnes interrogées ont l'intention de prendre des vacances cet été sur le littoral souillé par la marée noire. Le pourcentage monte à 56%, pour les habitants des régions Bretagne et Pays de la Loire. 70% de l'échantillon affichent leur intention de ne pas se rendre en vacances sur ce littoral (42% pour les habitants des deux régions). 7% seulement avancent «la pollution » pour justifier leur choix négatif. Le même pourcentage déclare que «cela n'a pas de rapport avec la marée noire », 43% évoquent «le choix d'une autre destination ». Le comité régional du tourisme des Pays de la Loire a établi un bilan provisoire des réservations pour la saison 2000 sur le littoral : les professionnels annoncent une baisse de 30%. En 1997, selon les chiffres officiels, le littoral des trois régions Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes avait accueilli 32% des touristes français. Le pompage du fioul restant dans l'épave de l'Erika doit commencer en juin, pour s'achever début octobre.

L'affaire ERIKA et les marées noires suivantes ? Ce n'est pas fini ! La suite en 3ème partie....

Rappel des ex spéciaux de la DEV :

- 1 Le lynx (16 pages)
- 2 Les écologistes aux élections européennes (16 pages)
- 3 Le bruit (74 pages)
- 4 Les élections municipales à Voiron (Isère) (45 pages)
- 5 les élections municipales en France (22 pages)
- 6 L'Ours blanc en péril (19 pages)
- 7 L'Empreinte écologique et le jour du dépassement (34 pages)
- 8 Bouquetins (46 pages)
- 9 Marées noires sur le littoral atlantique (1ère partie) (47 pages)
- 10 Marées noires sur le littoral atlantique (2ème partie) (52 pages)



Vous pouvez demander un envoi sur un de ces points (gratuit) par mail, mais ces travaux n'ont pas été réactualisés

En préparation : Marées noires sur le littoral atlantique (3ème partie), l'ours des Pyrénées, le plomb, la fourrure et plein d'autres thèmes (énergies solaire et éolienne).

Certains travaux d'écologie politique non cités ici restent réservés aux cadres EELV et certaines grandes associations impliquées.

