



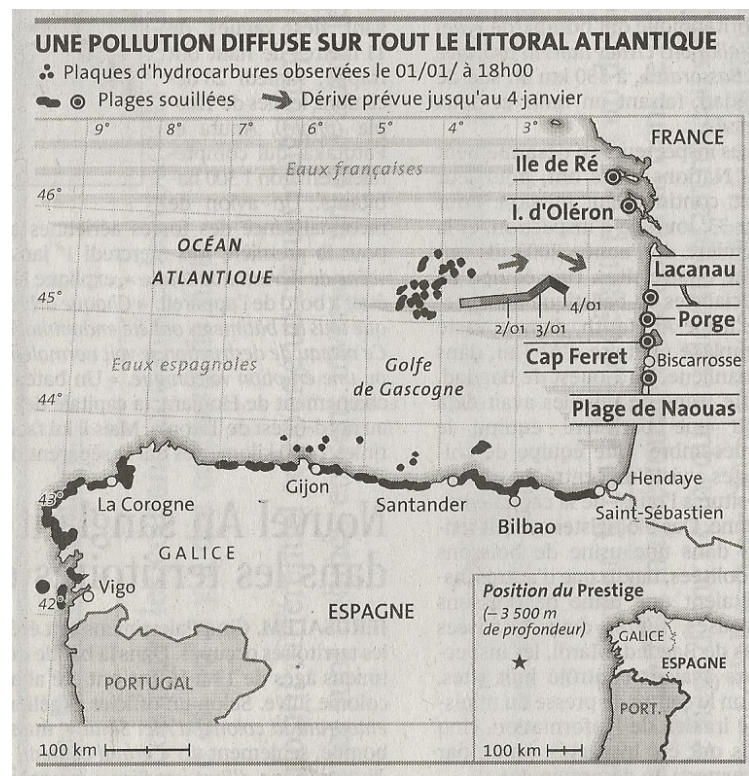
# Bulletin spécial de la **DOCUMENTATION** **ECOLOGIQUE VOIRONNAISE** pour L'HISTOIRE DE L'ENVIRONNEMENT ET L'ECOLOGIE DANS LE MONDE

## SPECIAL MAREES NOIRES SUR LE LITTORAL ATLANTIQUE (5<sup>ème</sup> partie)

**L'affaire du Prestige continue tandis que le fuel atteint la France ...**



Des kilomètres de plages souillées en Espagne et en France.



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

3 janvier 2003..... Le littoral français atlantique est sous le choc de la marée noire. Les boulettes d'hydrocarbures se sont multipliées hier sur les plages d'Aquitaine, prémices d'une pollution de plus grande ampleur redoutée par les autorités françaises depuis le naufrage du "Prestige" le 19 novembre, au large des côtes de Galice. Après les Landes et les Pyrénées-Atlantiques, le plan Polmar terre, qui met en place des dispositifs antipollution et



de déblocage des crédits, a été déclenché en Gironde hier après-midi, alors que les repérages aériens détectaient des amas de boulettes d'hydrocarbures à 100 km au large des côtes, "Il y a une nappe qui dérive d'Espagne et s'étend depuis Arcachon jusqu'à la Rochelle", a précisé le préfet d'Aquitaine Christian Frémont. "Cette nappe, sous l'effet des vents et des courants, est en train de se pulvériser en une accumulation de millions de boulettes et si les vents continuent à souffler, cette pollution devrait arriver sur une étendue très vaste dans un délai assez court, peut-être ce week-end", a-t-il dit. Cinq chalutiers et deux bâtiments de la Marine nationale doivent appareiller aujourd'hui pour le Golfe de Gascogne pour ramasser le fioul, selon la préfecture maritime à Brest. Déjà, des traces de pollution, provenant selon toute vraisemblance du pétrolier libérien, ont été découvertes tout au long du littoral girondin, sur les plages de Montalivet, Hourtin, Carcans-Maubuisson, La Teste et du Cap-Ferret, selon les informations collectées auprès des mairies. Quelques boulettes ont été trouvées à l'intérieur du bassin d'Arcachon, disséminées sur plusieurs sites de la commune de Lège-Cap-Ferret. Cette pollution a "la même apparence que ce que l'on a trouvé du côté de l'océan", selon le maire Michel Sammarcelli. En Charente-Maritime, en Gironde et dans les Landes, les équipes ont commencé le ramassage à la main mais partout l'on s'inquiète de la difficulté de ramasser ces boulettes minuscules, gluantes et éparses, s'enfonçant très facilement dans le sable au gré des marées et des vents. Des oiseaux mazoutés ont été ramassés tout au long du littoral aquitain, entre la Pointe du Médoc et le pays basque. Au total, quelque 170 oiseaux morts et une centaine mazoutés ont été récupérés depuis lundi sur le littoral aquitain et attendent d'être transférés dans un centre de soins à Nantes, selon la Ligue de protection des oiseaux (LPO) d'Aquitaine. Les premières boulettes étaient arrivées mardi matin sur la plage de Naouas (Landes). Jeudi 2 janvier au matin, de nouveaux arrivages ont été trouvés sur les plages de Biscarosse et de Mimizan. Malgré des vents violents, la situation semble stable en Charente-Maritime, où trois plages des îles de Ré et d'Oléron ont été souillées. L'analyse des premières galettes trouvées dans les Landes a permis d'établir avec certitude qu'il s'agissait bien de fioul provenant du Prestige. Les résultats sont attendus pour la Charente-Maritime et pour la Gironde. Mais "tout laisse à penser qu'il s'agit du fioul lourd du Prestige", selon la préfecture de Gironde. Le parquet de Brest a ouvert hier une information judiciaire afin de sanctionner les responsables du naufrage du Prestige, a annoncé l'Élysée. "La pollution qui touche maintenant les côtes françaises nécessite de passer au stade de l'information judiciaire de façon à ce que les responsables de cette catastrophe écologique soient recherchés et sanctionnés, qu'il s'agisse des responsables à bord, ou du propriétaire, de l'exploitant ou de leurs représentants", a déclaré l'Élysée dans un communiqué.

3 janvier 2003..... Mme Bachelot doit présenter aujourd'hui en conseil des ministres un projet de loi pour mieux prévenir les risques de catastrophes naturelles et industrielles. Ce texte ne prend pas en compte le risque des marées noires, car celui-ci ne peut se résoudre, selon la ministre, par une loi purement française. Trois questions à Mme Bachelot. Q : De premières galettes d'hydrocarbure sont arrivées sur les côtes françaises. En tant que ministre de l'écologie,

estimez-vous que tout est prêt pour faire face à une marée noire ?

R : Nous avons affaire, pour le moment, à une pollution perlée, diffuse, tout aussi catastrophique sur le plan écologique qu'une véritable marée noire. Trois équipes de vingt personnes devaient se mettre au travail dès le 2 janvier au matin en Charente-Maritime, et les Landes ont demandé des renforts militaires qui doivent arriver le même jour. Ces décisions ont été rendues possibles grâce à un long travail de préparation. Dès le 22 novembre 2002, soit trois jours après le naufrage du Prestige, une circulaire a donné toutes les instructions nécessaires pour établir un état des lieux, recenser les sites de stockage et mobiliser les élus et les associations. Je me suis ensuite rendue sur le terrain pour m'assurer que tous les matériels nécessaires étaient en place. Dans cette affaire, mon bras armé est le Cedre

(Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux). Q : Pourtant, les cartes du Cedre positionnent encore les nappes de fioul à près de 300 kilomètres des côtes. Les moyens de reconnaissance aérienne sont-ils adaptés? R : La reconnaissance est rendue très difficile en raison des conditions météorologiques, qui sont très mauvaises. On recense actuellement une centaine de nappes, dont la taille va de quelques mètres carrés à plusieurs dizaines de mètres carrés. Si leur dérive continue dans la même direction et au rythme actuel, ces nappes seront à 100 kilomètres de l'estuaire de la Gironde le 5 janvier à minuit. Quand je pense que, pendant ce temps, le propriétaire du Prestige continue de siroter tranquillement son ouzo, j'enrage. Q : Vous présentez, ce 3 janvier, au conseil des ministres, un projet de loi sur les risques naturels et technologiques. Pourquoi n'y a-t-il aucune disposition relative à la pollution de la mer ? R : La mobilisation des services pour faire face à une pollution d'origine maritime ne relève pas de la loi, mais de la volonté de l'Etat. Quant à l'aspect réglementaire, il dépend de l'action internationale. c'est pourquoi mon projet de loi s'en tient aux deux volets que constituent les risques naturels et technologiques.

3 janvier 2003..... Les côtes françaises sont touchées à leur tour par le fioul du «Prestige». Les premières nappes ont



souillé plusieurs points du littoral atlantique, des Landes à la Charente-Maritime. Les plus importantes devraient arriver au cours du week-end. Les autorités s'organisent face à une pollution diffuse qui pourrait durer plusieurs mois. Les forts vents d'Ouest, soufflant entre 80 et 120 kilomètres à l'heure, depuis quelques jours, ont poussé en divers points du littoral atlantique français, mardi 31 décembre et mercredi 1er janvier, des résidus de fioul lourd. Les premiers tests effectués par le laboratoire d'analyse, de surveillance et d'expertise de la marine (Lasem) et par le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cèdre) ont confirmé que ces résidus proviennent bien des soutes du pétrolier bahamien Prestige, qui s'est échoué le 19 novembre 2002, au large de la Galice, avec 77 000 tonnes de pétrole à son bord. Les premiers dépôts ont été découverts mardi matin par une patrouille sur la plage d'un terrain militaire, au sud de Biscarrosse (Landes). Le lendemain matin, de nouvelles galettes ont été observées en Gironde, au Cap Ferret, au Porge et à Lacanau, puis en Charente-Maritime, sur l'île de Ré et l'île d'Oléron: leur origine était en cours d'expertise, jeudi, mais les spécialistes ne semblaient guère douter qu'il s'agisse également du contenu du Prestige. Selon l'hypothèse de la préfecture maritime, ces traces proviennent d'une première vague de pollution qui était entrée dans le golfe de Gascogne au début du mois de décembre. Les nappes se sont fragmentées à l'infini, ont dérivé entre deux eaux, ont touché la région de Santander, de Gijon et de Bilbao, avant d'atteindre, après 500 kilomètres de dérive et un mois en mer, les côtes françaises, sous forme de pastilles, de boulettes ou de galettes fortement émulsionnées d'eau. De nouveaux déversements sporadiques sont encore redoutés dans les jours prochains, même si aucun n'était signalé jeudi matin. Les autorités s'inquiètent surtout des 180 plaques, grandes de quelques mètres à quelques dizaines de mètres carrés, qui dérivent actuellement à 180 kilomètres de l'estuaire de la Gironde. Elles proviennent d'une deuxième vague de pollution qui a pénétré dans le golfe de Gascogne à la mi-décembre. Cet arrivage est plus massif et pourrait masquer d'autres nappes circulant à quelques mètres de profondeur. Si les prévisions météo se confirment, il devrait atteindre la côte dès dimanche 5 janvier. Des oiseaux mazoutés ont commencé à échouer sur les plages, signe avant-coureur de la présence du fioul au large. «Nous en avons déjà recensé une centaine mais un grand nombre meurent très vite, empoisonnés par le fioul qu'ils ingurgitent en tentant de nettoyer leur plumage, constate Olivier Le Gall, responsable de la section Aquitaine de la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO). Il doit y en avoir beaucoup plus en mer, probablement déjà morts.» Les survivants sont convoyés vers des centres de soin installés à Nantes et à Tonneins (Lot-et-Garonne). Jeudi matin, les autorités refusaient encore de parler de marée noire, évoquant une «pollution diffuse» ou «perlée». A l'issue d'une réunion, mercredi soir, le préfet de Gironde a décidé de ne pas déclencher le plan Polmar-terre, qui lui permet de mobiliser tous les moyens publics et privés dont il a besoin. «Nous estimons que nous pouvons faire face avec les moyens dont nous disposons», a expliqué Albert Dupuy, secrétaire général de la préfecture. Ce plan a été instauré le 8 décembre dans les Landes et les Pyrénées-Atlantiques, ce dernier département étant jusqu'à présent épargné par la pollution. Le plan Polmar-mer date, lui, du 3 décembre. Sur le terrain, plusieurs équipes d'une vingtaine de personnes s'activent à retirer la pollution. Des pompiers sillonnent les plages à la recherche d'autres zones atteintes par les hydrocarbures. Une surveillance par hélicoptère a également été mise en place sur la frange littorale. La plage de Biscarrosse, dans les Landes, a déjà été nettoyée. En Gironde, selon le préfet d'Aquitaine, Christian Prémont, «il y a 17 kilomètres qui sont très touchés». «Le seul moyen que nous pouvons mettre en œuvre est de nettoyer car ces boulettes ne sont pas repérables lors des reconnaissances aériennes: on ne les trouve que lorsque la marée se retire», a poursuivi le représentant de l'Etat. La tempête interdit depuis le début de la semaine tout traitement en mer. Des creux de quatre à cinq mètres clouent au port les bâtiments de la Marine nationale chargée de la dépollution et les chalutiers qui ont été réquisitionnés pour les appuyer, équipés de filets spécialisés. La visibilité étant limitée, la surveillance aérienne est réduite. Aucune amélioration du temps n'est espérée avant vendredi, au mieux. Plus qu'à une marée noire massive, comme en Galice, les autorités françaises s'attendent à une lutte de longue haleine contre des déversements sporadiques sur une large frange du littoral atlantique. «On risque de s'installer dans une situation qui va durer pendant plusieurs semaines, peut-être plusieurs mois», redoute M. Frémont. «Nous ne sommes pas aussi exposés que les Galiciens ou les Basques», estime Henri Emmanuelli, président (PS) du conseil général des Landes, qui craint cependant que ces salissures récurrentes «n'hypothèquent la saison touristique». Le député s'insurge que «pour grappiller quelques milliers de dollars, on mette en péril le biotope marin».

3 janvier 2003..... Lorsque le pétrole du «Prestige» a envahi la côte, la Galice s'est réveillée. Face à la passivité de l'État espagnol, elle s'est mobilisée. Le 1<sup>er</sup> décembre 2002, à Saint-Jacques-de-Compostelle, treize jours après le naufrage du pétrolier Prestige, deux cent mille personnes, répondant à l'appel de l'association Nunca mais («jamais plus», en galicien), manifestent sous la pluie devant la cathédrale pour exiger que la zone soit déclarée sinistrée et demander «la mise en œuvre de mécanismes de prévention», dénoncer «l'improvisation, le manque de coordination, l'absence de moyens» et réclamer «les démissions des autorités». L'affluence est telle que les employés du péage à la sortie de l'autoroute ont baissé les bras et levé les barrières. Le porte-parole de l'association, l'écrivain Manuel Rivas, devra lire plusieurs fois le communiqué censé mettre fin à la manifestation, parce que les gens continuent à arriver. Du jamais vu en Galice, région réputée pour son fatalisme et sa passivité. La formule «nunca mais» a un tel retentissement que le président du gouvernement, José Maria Aznar, la reprend à son tour. On parle toujours, en Galice, du «caciquisme», hérité de la première République de 1873, quand la droite a été au pouvoir pendant deux ans. «Le pouvoir ici, explique Manuel Rivas, reprenant la formule d'Octavio Paz, ressemble à un ogre philanthrope. Aujourd'hui, on a affaire à un



caciquisme post-moderne qui sait utiliser les médias pour contrôler la société. Le pouvoir détient et octroie des faveurs». Le président du gouvernement autonome «Xunta» de Galice, Manuel Praga, était le cerveau de la propagande sous Franco: «Il sait aussi l'utiliser pour son propre compte, ajoute Manuel Rivas. Il y a eu en Espagne une transition légale, l'instauration d'un régime démocratique et d'un Etat de droit, mais en pratique, ici, le franquisme s'est simplement métamorphosé et a maintenu ses positions. Il s'est transformé en parti constitutionnel, une véritable usurpation de la démocratie.» On dit souvent qu'un jeune, dans les zones les mieux contrôlées, sait qu'il ne lui sert à rien d'étudier, ce qu'il faut, c'est se situer dans le circuit, être dans le parti. Dans des provinces comme Orense ou Lugo, l'employeur le plus important, c'est l'administration. A Orense, on a pu dresser la liste de 300 fonctionnaires qui sont de la famille de l'un ou l'autre des dirigeants. En outre, la Galice est victime d'une grave hémorragie sociale : depuis longtemps les gens émigrent, ils travaillent dans l'hôtellerie, la construction, aux Canaries, en Europe, en Amérique latine, aux Etats-Unis. Ce sont les laveurs de carreaux des gratte-ciel de New York qui ont téléphoné pour raconter ce qu'ils avaient vu le 11 septembre 2001. La plus grande ville de Galice, c'est Buenos Aires, le plus grand cimetière, celui de La Havane. Pas un Galicien qui n'ait de la famille dans un autre pays. La pyramide démographique est inversée, la majorité de la population a plus de 40 ans, cela marque forcément les comportements sociaux. Comment sur ce terrain social délétère, a pu surgir Nunca mais, qui rassemble partis politiques, syndicats, confréries de pêcheurs, associations écologistes, artistes, simples citoyens ? Manuel Rivas explique: «La marée noire a fait dégringoler le château de cartes. Il n'y a pas eu que l'opposition; certains conservateurs ont réagi avec dignité et furie. On a vu que l'ogre ne fonctionnait que pour les fêtes gastronomiques, le concours de la plus grande tortilla. » Les Galiciens ont la réputation d'être mélancoliques, mais la Galice est la région où il y a le plus de fêtes, des traditions rabelaisiennes héritées du Moyen Age, et le pouvoir utilise ce goût, selon Manuel Rivas, «pour faire d'un pays pauvre le meilleur des mondes. Mais, cette fois, il y a eu une catharsis d'indignation. Dès le premier jour, on savait ce qui allait se passer, on a commencé à se parler, dans les rues, au téléphone, et tout le monde était d'accord pour une mobilisation citoyenne, unitaire, au-delà des intérêts électoraux. On pensait qu'il y aurait 10 000 personnes à Saint-Jacques, on n'avait pas prévu cette lame de fond. La vieille politique en a pris un coup ». Xurxo Souto, l'un des créateurs de la Burla negra (la «blague noire», allusion au refus des autorités de parler de marée noire...), qui rassemble musiciens, écrivains, gens de l'audiovisuel, est persuadé que «les gens ont cessé de croire les autorités. On croit aux vents et à la météo. Ceux qui savent, ce sont les pêcheurs. Pour lutter contre ta marée noire, ce sont eux qui ont pris les initiatives, inventé les moyens. » La Burla negra planifie ses actions en solidarité avec Nunca mais. Ils ont commencé par appeler cent gaiteros (les musiciens traditionnels), chacun en a appelé d'autres, ils étaient 20 000 le 6 décembre, le jour de la Constitution; le 28, sur la plage de La Corogne, une veillée funèbre a rassemblé plus de 10 000 personnes qui ont planté des croix noires sur la plage et ont ensuite effectué un «chemin de croix pour la mer» jusqu'à la délégation du gouvernement; le 25 janvier, ils annoncent une chaîne humaine sur toute la côte; le 1er février, cent concerts simultanés.... Francisco Pena, président de l'association culturelle Alexandre Boveda, à La Corogne, et membre du Parti nationaliste galicien (BNG), explose: «Nous voulons les moyens de nous en sortir, il n'y a pas d'industrie, l'agriculture a été ruinée par la crise de la vache folle, et maintenant, la mer... Les gens sont indignés, furieux, on n'a plus de futur. Quand les politiques viennent, ils se cachent. Nous avons besoin de plans de récupération, de plans d'investissements; sur cinq ans, sur dix ans, que cela vienne de l'Union européenne ou du pape ! » Il dénonce comme beaucoup la confusion de l'administration et l'absence de solutions: «Nous vivons dans une ville qui a déjà souffert [cinq marées noires en trente ans] et qu'ont fait nos dirigeants ? Nous avons droit à notre pays. Il faut récupérer les côtes, les espèces, l'écosystème. La Galice n'est pas une fatalité. » José Luis Dopico Moras, représentant de la flotte artisanale de La Corogne, ne dit pas autre chose: «Nous sommes dans la même citoyenneté, dans la même pensée, un marin et un homme de culture, moi je suis totalement apolitique et lui, c'est un politique, mais là, on est tous impliqués. Dans trois mois, six mois, ils vont nous renvoyer en mer comme cela s'est passé pour le Mer Egée, qui a pris feu ici il y a dix ans, on sort et on ne pêche rien. » Il s'inquiète pour l'avenir, «le fioul continue de s'échapper et va continuer à tuer, il tombe au fond de la mer et détruit le plancton. Nous voulons des études sérieuses, être certains de pas mentir à la population. Il faut récupérer ce poumon atlantique, nous vivons de ça et pour ça », Il fallait un journal pour satisfaire la soif d'informations d'une population dégoûtée par la télévision publique et le désarroi manifeste des autorités. La Voz de Galicia, qui fête ses cent vingt ans, a dès le 14 novembre, annoncé la catastrophe en «une », Et depuis plus d'un mois, le Prestige fait toujours la «une », José Luis Vilela Conde, le directeur adjoint, pèse ses mots: «Nous ne sommes pas un journal d'opposition, nous avons une longue tradition libérale. Mais le Prestige, on ne pouvait pas le rater. Quand le bateau s'est coupé en deux, on a dit qu'il y avait cent-vingt heures pour réagir et rien n'a été fait. La première semaine, lorsque les politiques minimisaient les choses, on a subi toutes sortes de pressions, et même des insultes du cabinet de presse du ministère des travaux publics. Nous avons fait très attention à ne publier que des informations sérieuses, vérifiées, mais on n'avait quasiment pas de sources en Espagne, on n'a pu travailler que grâce au Cedre en France et à l'Institut géographique portugais... » La Voz de Galicia, qui diffusait 108 000 exemplaires quotidiens en 2001, gagne depuis le début de la crise du Prestige 4 000 lecteurs supplémentaires par jour. Sur 300 journalistes, 25 travaillent quotidiennement sur tous les fronts de la catastrophe. Le site Internet est passé de 14 000 visites par jour à 50 000. Les bénévoles, en particulier les jeunes et les étudiants, ont été les premiers à arriver en Galice, à leurs frais. Au fil des semaines, ils ont été - et sont encore - confrontés au manque d'organisation et de moyens, les autorités étant débordées par l'affluence de gens venus de toute



l'Espagne et d'Europe. Les choses se sont un peu arrangées, la population met la main à la pâte pour offrir repas chauds et logements, des entreprises privées fournissent le matériel. L'armée si longtemps attendue (on voyait des soldats belges, mais pas d'Espagnols) a installé des tentes, des dortoirs et pris sa part du fardeau. Le travail est extrêmement pénible, à la main pour gratter les rochers, à la chaîne pour remonter les seaux emplis de mazout, des criques jusqu'au haut des falaises, là où aucun véhicule ne peut passer. Il faut souvent nettoyer à nouveau, dans le vent et sous la pluie, ce qui l'a déjà été. Sans compter que le fioul est toxique et que chaque jour, une vingtaine de personnes doivent être soignées. Après l'enthousiasme et l'indignation, le découragement et la lassitude se font sentir... Car toute cette effervescence, tout ce bouillonnement d'idées, d'initiatives, d'actions ne peut occulter la profonde tristesse et l'immense désolation qui affectent toute la population. Maria José Rodriguez Rodriguez, professeur d'éducation infantile, s'occupe d'un comité d'organisation des bénévoles à Malpica, une des villes les plus touchées; «On lutte contre la marée noire, mais ça c'est l'immédiat. Personne ne peut dire si ça sert à quelque chose. C'est un mouvement social mais ce ne sont pas les gens qui ont le pouvoir. On ne veut pas d'aumônes, on veut pouvoir continuer à vivre ici. On est déprimés, on ne voit aucune issue, aucune option, tout est mort, et cette angoisse se transmet à tout le monde. On n'a pas de gouvernement, on se sent complètement abandonnés. D'ailleurs, on ne les écoute plus. » Quelque chose a changé en Galice, mais Xosé Manuel Pereiro, journaliste de la télévision publique, analyse la situation non sans pessimisme: «Le gouvernement a exaspéré tout le monde. Cela me rappelle l'époque de la transition quand la majorité de la société et des médias a ressenti quelque chose d'une façon extrêmement claire: la liberté. Cela dit, je ne sais pas ce que cela va donner. Le pouvoir dispose de nombreux moyens, y compris pour peser sur les médias. Que les aides ou les subventions soient attribuées de façon arbitraire, tout le monde le sait et trouve ça normal. Si la différence, c'est entre manger ou ne pas manger... Une fois que les apparences, l'effet esthétique auront disparu, que va-t-il se passer ? Les frustrations ne se traduisent pas au plan électoral [les élections municipales auront lieu en mai 2003]. Toutefois, cette sensation d'avoir affaire à des inutiles, des incapables, qui se sont en plus dupés entre eux, on ne l'enlèvera de la tête de personne. » Cinq cents personnes ont enterré, le 31 décembre, un étrange ermite allemand, qui avait créé depuis trente ans au port de Camelle son musée de sculptures de bois flottés, pierres et autres débris souillés par la marée noire. Il avait écrit à La Voz de Galicia une lettre affirmant : «Si je ne meurs pas, je me tue. On ne peut pas me faire cela. »

4 janvier 2003..... Le littoral atlantique français souillé par le fioul du Prestige : le gouvernement sur le pied de guerre. Le Premier ministre a annoncé que 50 millions d'euros seraient débloqués pour lutter contre la pollution. A la demande de Jacques Chirac, Jean-Pierre Raffarin s'est rendu hier en Gironde et en Charente-Maritime pour constater l'ampleur de La pollution sur la façade atlantique: Arrivé à Lège-Cap-Ferret par hélicoptère, le Premier ministre, suivi d'élus et de représentants de l'État, dont le maire de Bordeaux Alain Juppé, est d'abord allé en 4x4 sur la plage du Grand-Crohot, souillée par des milliers de boulettes brunes, gluantes et éparées. Là, équipé d'une parka et de bottes en caoutchouc, il a exprimé son "sentiment de colère très profond de voir un site si beau si abîmé", balayant même d'un pied ravageur des boulettes de fioul... "Quand les activités humaines manipulent la nature contre les hommes, cela s'appelle la barbarie", a-t-il assuré, après avoir vu une équipe de nettoyage s'affairer sur la plage avec l'aide de deux cribleuses. "Nous sommes face à une grave situation", a poursuivi le chef du gouvernement qui a annoncé le déblocage d'une première enveloppe de 50 millions d'euros, dont 10 millions affectés directement au fonds Polmar, pour financer les actions antipollution des collectivités territoriales. M. Raffarin, qui a plusieurs fois souligné le "besoin de solidarité nationale", a promis des procédures de financement allégées et s'est engagé à mobiliser d'autres moyens au fur et à mesure des initiatives qu'il faudra engager". "La façade atlantique est un formidable patrimoine", s'est-il exclamé, estimant qu'il fallait mettre tous les moyens e œuvre "pour lui redonner son état naturel". Accompagné de la ministre de l'Écologie Roselyne Bachelot et au secrétaire d'État à la Mer Dominique Bussereau, le Premier ministre a ensuite survolé la côte atlantique à basse altitude et est arrivé sous la pluie à La Rochelle. A la préfecture de Charente-Maritime, tous ont visité le PC de la cellule de crise, opérationnel depuis le déclenchement du plan Polmar terre, hier matin. Le département, que connaît bien M. Raffarin qui passe souvent ses vacances à Châtelailon-Plage, est lui aussi sous la menace de la pollution avec des nappes repérées à une soixantaine de kilomètres de ses côtes. «En Gironde, il faut entrer dans une stratégie de réparation. Ici, en Charente-Maritime, on est encore dans une stratégie de précaution », a dit M. Raffarin avant de rencontrer les élus, les professionnels de la mer et les représentants de l'État. Avant de repartir vers Paris pour piloter un comité interministériel consacré à la pollution, M. Raffarin a répété son attachement au littoral atlantique : "Ce qui touche à l'Atlantique touche à notre identité nationale. Vous pouvez compter sur la détermination du gouvernement"

4 janvier 2003..... Erika : La pollution s'étend sur le littoral de France... Les nappes de fioul n'étaient plus hier qu'à quelques kilomètres des côtes de Gironde et de Charente-Maritime. Un mois et demi après le naufrage du "Prestige", la France est confrontée à une pollution diffuse qui risque de s'amplifier ce week-end sur le littoral atlantique. Progressant rapidement, les premières nappes de fioul en provenance du pétrolier se trouvaient en effet hier soir à seulement quelques kilomètres des côtes... Depuis l'apparition des premières boulettes mardi au sud de Biscarosse et à Mimizan (Landes), la pollution s'est étendue à la Gironde, des dizaines de kilomètres de plages étant désormais souillées. Et selon Roselyne Bachelot, d'autres départements devraient "sans doute" être touchés "d'ici quelques jours". D'après les dernières observations, des nappes d'hydrocarbures n'étaient plus hier qu'à une cinquantaine de kilomètres de la Gironde et étaient en voie de fragmentation. Suivant la force des vents et des courants marins, ces plaques devraient arriver sur les plages aujourd'hui ou demain. Par ailleurs, une patrouille aérienne a localisé des nappes et des galettes de fioul à environ 80 km de l'Île d'Yeu (Vendée). Le



plan Polmar terre, qui mobilise des moyens humains et matériels pour nettoyer le littoral et était déjà en vigueur dans les Landes, les Pyrénées-Atlantiques et la Gironde, a été déclenché hier matin en Charente- Maritime, plusieurs nappes ayant, là encore, été repérées à 100 km et 60 km des côtes, selon la préfecture maritime à Brest. Déjà, dans les Landes, des militaires ont renforcé les équipes de ramassages qui collectent, une à une, à la main, les petites pastilles, parfois à peine plus grosses que des bonbons. Des cribluses assistent ce travail qui semble dérisoire à l'aune de l'immensité de la surface souillée... L'IFREMER l'a assuré hier: aucune trace de "contamination par hydrocarbures" n'a été détectée dans les coquillages du bassin d'Arcachon, à l'intérieur duquel des boulettes de fioul ont été découvertes cette semaine; disséminées sur plusieurs sites. La quantité trouvée est "infinitésimale", c'est donc "beaucoup trop faible pour avoir une incidence quelconque". L'accès de toutes les plages des Landes a été interdit hier au public par arrêté préfectoral et des patrouilles de surveillance vont être mises en place pour dissuader les badauds. Au total, près de 80 km de sable sont touchés dans ce département et des analyses sont en cours pour déterminer l'origine exacte des boulettes. Des bateaux anti-marée noire : Les deux premiers chalutiers de la flotte anti-marée noire de Vendée, équipés de chaluts inédits à grande capacité de ramassage, ont appareillé hier afin d'entrer en action aujourd'hui au large de l'île d'Oléron. Ils doivent prélever entre 10 et 15 tonnes de pétrole, soit 200 m2 environ de la nappe repérée jeudi par un avion de la Marine nationale et qui se trouvait hier à moins de cent kilomètres des côtes de Charente-Maritime. Le système ne devrait pas, en revanche, être efficace avec le fioul disséminé à l'état de boulettes. Ces boulettes qui viennent d'ailleurs : La préfecture maritime de l'Atlantique a confirmé hier que les boulettes d'hydrocarbures trouvées mercredi sur trois plages des îles de Ré et d'Oléron ne provenaient pas du Prestige. Les produits polluants émaneraient de plusieurs déballastages différents.

4 janvier 2003..... Le filet dérivant, une nouvelle arme contre les marées noires. Les autorités chargées de la lutte contre la pollution sur les côtes landaises ont testé hier un nouvel outil considéré comme "efficace", le filet dérivant ou "serpillière", utilisé généralement dans la région pour la pêche à la pibale (alevins d'anguille). Ces filets, de 25 mètres de long, sont déposés à proximité du rivage entre deux eaux, là où se trouvent les boulettes de fioul issues du "Prestige" et qui ont commencé à envahir le littoral aquitain. Fixés par des poteaux, ils peuvent être déposés à pied à marée basse. Selon le préfet des Landes Jean-Jacques Sans et Henri Emmanuelli, président du Conseil général, qui ont effectué hier une reconnaissance aérienne au-dessus des plages landaises, l'essai a été concluant, à tel point que son usage sera généralisé dès aujourd'hui.

4 janvier 2003..... La pollution au fioul progresse vers le nord du littoral atlantique. Le parquet de Brest a ouvert une information judiciaire, jeudi 2 janvier, pour déterminer les responsabilités dans le naufrage du «Prestige ». La pollution ne cessait de s'étendre sur la façade atlantique française, jeudi 2 et vendredi 3 janvier. Après un long séjour en mer, depuis le lieu du naufrage du Prestige, au large de la Galice, le fioul lourd arrive sous forme de boulettes, de plaques ou de pastilles qui se déposent à chaque marée. Après les Landes, la Gironde et la Charente-Maritime, la Vendée redoutait l'invasion, un avion de la Marine nationale ayant repéré des galettes au large des Sables d'Olonne. Les courants et la tempête font dériver les résidus toujours plus au nord. Deux concentrations principales étaient observées au large. La première dérive à 80 kilomètres des côtes, entre Oléron et La Rochelle. La seconde se situe à 220 kilomètres de la façade de la Gironde. Les quantités sont difficiles à évaluer, la préfecture maritime évoquant entre 5 000 et 10 000 tonnes. Mais il s'agit d'un produit fortement émulsionné, c'est-à-dire mêlé d'eau, après plusieurs semaines en mer. L'importante concentration de fioul repérée à une centaine de kilomètres au large de la Gironde est en train de se fragmenter, sans qu'il soit possible de prévoir où elle touchera la côte. «Cette nappe, sous l'effet des vents et des courants, est en train de se pulvériser en une accumulation de millions de boulettes et, si les vents continuent à souffler, cette pollution devrait arriver sur une étendue très vaste dans un délai assez court, peut-être ce week-end », a expliqué, jeudi, Christian Frémont, préfet d'Aquitaine. Cette dispersion rend plausibles les prévisions d'écologistes comme Jacky Bonnemaïn, de l'association Robin des Bois, qui redoute que la pollution ne remonte jusqu'en Bretagne. Les autorités s'attendent pour leur part à une longue guérilla contre des arrivées erratiques d'hydrocarbures. Après les Pyrénées-Atlantiques et les Landes, le plan Polmar-terre a été déclenché en Gironde et devait l'être, vendredi, en Charente-Maritime, selon Roselyne Bachelot, ministre de l'écologie. Le nettoyage se poursuivait par petites équipes au gré des arrivages, à la main ou à l'aide de cribluses. Pompiers et employés municipaux arpentaient la côte, à la recherche de dépôts. Les plages de Biscarrosse, Mimizan (Landes), Montalivet, Hourtin, Carcans-Maubuisson, La Teste (Gironde) ont été frappées. «Je suis consterné, je ne sais pas comment on peut faire », a déclaré à l'Agence France-Presse Michel Sammarcelli, maire de Lège-Cap-Ferret, dont la bande littorale figure parmi les plus touchées. Des milliers de boulettes gluantes se déposent et doivent être ramassées immédiatement, avant de s'incruster dans le sable. Les sites touchés ont été interdits aux curieux, afin d'éviter qu'ils n'enfoncent le pétrole par leur piétinement. Si l'afflux devait se poursuivre, la municipalité envisage de faire appel aux volontaires qui se sont déjà inscrits à la mairie. A d'autres endroits, comme dans le bassin d'Arcachon, les arrivages sont beaucoup plus modestes. Les ostréiculteurs et les habitants font remarquer que cette pollution n'a rien d'exceptionnel, qu'elle correspond au volume qui se récolte à l'année longue après chaque dégazage. Les professionnels de la mer et du tourisme s'inquiètent aujourd'hui d'une trop grande médiatisation de cette pollution, alors que vont débiter les réservations pour la prochaine saison estivale. La météo s'étant apaisée, l'Ailette, bateau de lutte contre la pollution en mer, a pu appareiller, vendredi, du port espagnol de Gijon et devrait revenir dans les eaux françaises. Des chalutiers ont également quitté Saint-Jean-de-Luz (Pyrénées-Atlantiques) et Saint Gilles-Croix-de-Vie (Vendée), afin de tenter de récupérer une partie de la pollution dans des filets spéciaux. Un navire de patrouille équipé d'un hélicoptère coordonnera les opérations. Le parquet de Brest a ouvert jeudi une information judiciaire, a annoncé la présidence de la République dans un communiqué. «La pollution qui touche maintenant les côtes françaises nécessite de



passer au stade de l'information judiciaire, précise l'Elysée. De façon que les responsables de cette catastrophe écologique soient recherchés et sanctionnés, qu'il s'agisse des responsables à bord, ou du propriétaire, de l'exploitant ou de leurs représentants. »

4 janvier 2003..... Prestige : Messagers et victimes, des oiseaux s'échouent sur la côte aquitaine. Au camping La Cigale, à Arès, sur le bord du bassin d'Arcachon, c'est la morte saison. Pourtant, une affiche qui tient lieu de registre des entrées assure le contraire: «Mercredi 1er janvier: sept guillemots et un fou. » La veille et l'avant-veille déjà, sur la feuille punaisée au mur, le patron du camping, Bernard Pallet, avait noté la même affluence. De drôles de clients, ces guillemots ! En fait, des oiseaux de mauvais augure. Par dizaines, ils sont arrivés sur les plages du Cap-Ferret, tout poisseux de mazout, vingt-quatre heures avant les premières boulettes du Prestige. Messagers et victimes d'une catastrophe annoncée. Des promeneurs, des employés municipaux, des pompiers les ont apportés jusqu'à ce camping, dont les propriétaires sont connus pour leur dévouement écologiste. «Nous recueillons régulièrement des oiseaux souillés, reconnaît Mme Pallet. Mais cette fois, c'est sérieux. » Du coup, la mobilisation est décrétée. Un local aménagé sous un préau, débarrassé de ses tables de ping-pong, devait devenir très officiellement, vendredi 3 janvier, l'un des deux «centres de transit médicalisés» de la côte aquitaine, l'autre se trouvant à Biarritz. Les oiseaux mazoutés y seront regroupés pour recevoir les premiers soins. C'est un véritable hôpital de campagne que les bénévoles de la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) installent ici, avec l'aide des communes environnantes et sous le contrôle du ministère de l'environnement. Des boxes en bois sont construits pour les oiseaux de grande taille, tandis que guillemots et mouettes se réchauffent sous des lampes identiques à celles des batteries de poulets. Une dizaine de volontaires sont appelés à y travailler en permanence sous la responsabilité de spécialistes en soins pour les oiseaux. Lutte contre l'hypothermie, lavages intestinaux et préparation au démazoutage, puis direction l'école vétérinaire de Nantes pour un traitement complet. Jeudi 2 janvier, un premier convoi d'une vingtaine d'oiseaux a quitté Arès: certains ne sont pas mazoutés, mais très mal en point, vraisemblablement après avoir ingéré des particules de fioul. «Le guillemot est l'espèce la plus touchée, car le golfe de Gascogne est sa zone d'hivernage, comme l'est la Galice pour les pingouins et les macareux », explique Olivier Le Gall, responsable de la section régionale de la LPO. C'est surtout la perspective de voir la pollution s'éterniser qui inquiète les protecteurs des oiseaux: «On peut craindre pour les sternes, dont la plus grande colonie d'Europe vient se reproduire à l'entrée du bassin d'Arcachon au mois d'avril », ajoute M. Le Gall. Il rappelle que, depuis la catastrophe de l'Erika, une colonie d'eiders à duvet, qui nichait à quelques kilomètres de là, sur le banc d'Arguin, n'a pas reparu. Officiellement, il y a trois ans, le littoral aquitain n'avait pas été touché par le fioul. Pourtant, plus de 1 500 oiseaux avaient dû être secourus, dans les mois qui suivirent, par les diverses associations locales. De là était née, chez les Pallet, l'idée d'un havre pour les oiseaux. Cette fois, les plages de Gironde sont en première ligne, le bassin lui-même est menacé, alors, à La Cigale, on se prépare à une longue bataille. Et sur plusieurs fronts. Un tour-opérateur britannique, partenaire habituel du petit camping, n'a-t-il pas téléphoné, jeudi matin, pour s'inquiéter de la situation. De mauvais augure ?

5 janvier 2003..... La pollution du Prestige gagne du terrain. Des vagues pleines de pétrole... Hier soir, d'immenses nappes s'avançaient dangereusement vers le bassin d'Arcachon. " Maintenant, ce ne sont plus des boulettes, ce sont des galettes qui s'entassent les unes sur les autres, des grandes traînées noires. Les vagues sont pleines de pétrole. Je suis extrêmement préoccupé. On ne peut plus ramasser à la main, il faut des moyens mécaniques. 50 millions d'euros annoncés par le Premier ministre, c'est bien, mais que fait-on maintenant"... Ces mots ont été prononcés hier matin par Michel Samarcelli, le maire de Lège-Cap-Ferret (Gironde). Il faut dire que dans la nuit de vendredi à samedi, de nombreuses plages avaient été souillées par des plaques plus grosses et plus visqueuses que celles des jours derniers, notamment à Soulac au nord de la Gironde et à Lacanau, ainsi que dans les Landes à Biscarosse et à Mimizan. Et le désespoir a encore grandi quand hier soir deux grosses nappes de boulettes de fioul, de 20 mètres de large sur 150 mètres de long, ont été repérées à l'entrée du bassin d'Arcachon, a-t-on appris auprès de la préfecture de Gironde. "L'une des nappes se situe à hauteur du Cap-Ferret et l'autre du côté du Pyla-sur-mer, sur l'autre rive", précisait un responsable du PC de crise mis en place à la préfecture. La pollution, qui est entrée jeudi à l'intérieur du bassin, touche désormais le fond du bassin, où "des boulettes et des galettes allant jusqu'à 10 cm de diamètre" se trouvent éparpillées sur un secteur compris entre Andernos et Audenge. La ministre de l'Écologie Roselyne Bachelot a annoncé hier qu'"environ 200 militaires" vont être "mis à disposition dès lundi" pour aider au nettoyage des zones touchées. Ces personnels militaires dépêchés "en première urgence" vont rejoindre les quelque 130 spécialistes de haut niveau de la Sécurité civile mis à disposition par le ministre de l'Intérieur Nicolas Sarkozy qui eux "vont encadrer les personnels communaux et qui vont encadrer les bénévoles" qui se sont proposés. Mme BacheJot a rappelé par ailleurs que les 10 millions d'euros affectés directement au fonds Polmar-Terre pour financer les premières actions de nettoyage des plages permettront "d'embaucher des contrats à durée déterminée, autant qu'il sera nécessaire et de faire appel à des entreprises de nettoyage spécialisées". Les fonds débloqués vont permettre également aux bénévoles "d'avoir un statut de personnel communal donc d'être totalement protégé sur le plan social", a souligné également la ministre de l'Écologie. Cette dernière - qui s'est dite "absolument catastrophée" par la situation, estime à "plus de 500" les personnels mobilisés. La ministre s'est défendue de toute lenteur dans la mobilisation de moyens pour lutter contre la marée noire. "Bien sûr il y a eu anticipation. Les conditions météorologiques ne permettaient pas de ramasser le pétrole en mer. Les moyens maritimes ne pouvaient pas sortir. Et la plupart des nappes étaient situées entre deux eaux ne permettant pas le ramassage par les chalutages habituels. Dès que les nappes arrivent, les moyens sont mis en œuvre. Ils sont déjà en œuvre pour certains et vont s'amplifier dès demain". a-t-elle dit. Ramassages interdits à Arcachon : La préfecture de Gironde l'a annoncé hier soir:



le ramassage et la pêche de tous les coquillages, notamment des huîtres, est interdit à titre préventif dans le bassin d'Arcachon en raison de l'arrivée de boulettes de fioul. La vente des coquillages en provenance du lieu sera interdite à partir de ce soir. La préfecture précise que les produits, qui seront vendus ce matin sur les marchés ou dans les poissonneries, sont parfaitement consommables du fait qu'ils ont été ramassés et conditionnés avant l'apparition de pollution. Des ostréiculteurs réunis à Andernos se sont dit "inquiets pour leur avenir", Le bassin d'Arcachon produit annuellement 12 000 tonnes d'huîtres. Le secteur emploie 1 000 personnes et compte 350 entreprises.

5 janvier 2003..... Jacques Chirac se place à la tête de la mobilisation contre la marée noire sur le littoral atlantique. Le chef de l'Etat a solennellement dénoncé, le 3 janvier, les «hommes d'affaires véreux », les «voyous des mers », Une première enveloppe de 50 millions d'euros a été débloquée. Le premier écologiste de France s'appelle Jacques Chirac et nul ne peut plus l'ignorer. Vendredi 3 janvier, à l'issue du conseil des ministres de rentrée, le président de la République a fait une intervention exceptionnelle devant la presse, dans un salon de l'Élysée. Alors que les boulettes de fioul du Prestige commençaient à souiller les côtes françaises, le chef de l'Etat s'est déclaré «révolté» face à cette «catastrophe écologique» et a dénoncé «des hommes d'affaires véreux, des voyous des mers» qui profitent «cyniquement du manque de transparence du système actuel ». Juste avant le compte-rendu officiel du conseil, M. Chirac a aussi assuré que «tout [était] mis en œuvre par les autorités civiles et militaires pour faire face à la situation» et adressé aux habitants du littoral atlantique «un message très fort de sympathie et de soutien.» Il a ajouté qu'il partageait «leur inquiétude et leur révolte ». Le président de la République a indiqué qu'il avait demandé au premier ministre, Jean-Pierre Raffarin, de se rendre «au PC de crise de la zone Sud-Ouest pour s'assurer de la mobilisation et de la bonne organisation des moyens nécessaires pour lutter contre la pollution.» Enfin, le chef de l'Etat a désigné les personnes susceptibles d'être «poursuivies et sanctionnées pénalement de façon exemplaire », à savoir «les capitaines, les propriétaires, les affrêteurs de bateaux-poubelles, les sociétés de classification et les assureurs de tels navires, les sociétés gestionnaires de tels pavillons de complaisance ». Le président a en effet souligné que ces catastrophes, auxquelles «on ne peut pas se résigner (...) ne sont pas une fatalité mais le résultat d'actions humaines incontrôlées ». Une intervention sous cette forme ne s'est produite qu'une fois, à propos de l'euro, sous le septennat qui s'est achevé en avril 2002. Vendredi soir, l'image d'un Jacques Chirac pugnace, dénonçant avec virulence les «voyous des mers », tournait en boucle sur les télévisions, suivie de celle de M. Raffarin, dans un hélicoptère, avec Roselyne Bachelot, la ministre de l'écologie. De Lège-Cap-Ferret (Gironde), quelques heures auparavant, le premier ministre avait annoncé le déblocage d'une «première enveloppe» de 50 millions d'euros, dont 10 millions pour le fonds Polmar, afin de permettre aux collectivités territoriales de financer leurs actions. De retour à Paris, en étroite concertation avec l'Élysée, le chef du gouvernement a réuni un comité interministériel, comprenant notamment le ministre de l'intérieur, Nicolas Sarkozy, celui de la justice, Dominique Perben, et la ministre de la défense, Michèle Alliot-Marie. Sur le perron de Matignon, peu avant 20 h 30, le porte-parole, Jean-François Copé, a annoncé que le gouvernement détachait 100 sauveteurs de la sécurité civile et mettait en place une cellule permanente pour le plan Polmar-Terre. Celle-ci se trouvera au siège de la protection civile à Asnières (Hauts-de-Seine), a précisé M. Copé. Des personnels militaires pourront être ajoutés «le cas échéant» aux sauveteurs de la sécurité civile. Le comité interministériel continuera à se réunir «à intervalles fréquents et en fonction des besoins liés à l'évolution de la situation », a souligné le porte-parole, tandis que les préfets concernés par la marée noire se retrouveront à Paris, vendredi 10 janvier, pour faire le point sur la mise en application du dispositif. Un tel déploiement d'énergie n'a naturellement pas été improvisé. Non seulement les galettes de fioul ont mis un mois et demi avant de s'échouer sur les plages françaises, mais Jacques Chirac a eu tout le temps d'observer Dominique Voynet, et avec elle le gouvernement de la gauche plurielle, s'engluant dans le naufrage de l'Erika en décembre 1999. A l'époque, président de cohabitation, il s'était contenté de «militier très fort », rappellent ses collaborateurs, pour que l'Europe adopte des dispositifs contre les pétroliers pollueurs. Mais il a tiré toutes les leçons de l'épisode. Il saisit aujourd'hui l'occasion de mettre en scène sa nouvelle passion pour l'écologie et peaufine son image de vrai patron de l'action politique, en père de la Nation: rassurant, protecteur, sur tous les fronts. Et acteur international. Au sommet de Malaga, en novembre, il saisit, avec l'Espagne, la Commission européenne d'un certain nombre de propositions, dont celle d'interdire tout navire potentiellement dangereux dans les 200 miles. Lors du Conseil européen de Copenhague, en décembre, il annonce que des poursuites pénales seront immédiatement engagées si les côtes françaises sont touchées. C'est chose faite le 2 janvier, lorsque le parquet de Brest ouvre une information judiciaire. Réagissant vendredi, Jean-Marie Le Pen ne voit dans les déclarations de son adversaire du deuxième tour que «vile démagogie », Le président du Front national souligne que la France est attaquée par la Cour européenne de justice «pour l'insuffisance patente de ses contrôles » à l'égard des navires entrant dans les ports français. Ségolène Royal (PS, Deux-Sèvres), ancienne ministre de l'environnement, juge que les «déclarations courroucées » ne suffisent pas et demande de «faire appliquer avec sévérité le principe pollueur-payeur ». Le PS souhaite une loi sur la sécurité maritime et «une solidarité sans faille » à l'égard des victimes de la pollution. Olivier Besancenot, porte-parole de la Ligue communiste révolutionnaire, déplore «la logique du profit des bateaux-poubelles» et réclame «une véritable agence maritime ». Les Verts n'ont pas réagi.

5 janvier 2003..... Prestige : Le débarquement médiatique en Gironde agace les ostréiculteurs. «Nous sommes devant une bataille terrible », a jugé M. Raffarin, en découvrant les plages polluées. Parka rouge, écharpe au vent. En visite sur le littoral girondin, le 3 janvier, le premier ministre avait adopté une tenue sportswear, mais un ton de combat. «Nous sommes là devant une bataille terrible, elle est violente et elle sera durable », s'est exclamé Jean-Pierre Raffarin, de retour de la plage du Grand-Crohot, à Lège-Cap-Ferret, où il venait de découvrir la pollution, encore peu spectaculaire mais sournoise,





qui s'incruste, à chaque marée, dans le sable blanc. Accompagné de Roselyne Bachelot, ministre de l'écologie, et de Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat à la mer, ainsi que d'édiles locaux, parmi lesquels Alain Juppé, maire de Bordeaux, le chef du gouvernement venait d'assister à une démonstration de micro-cribleuses, des matériels acheminés spécialement de Bretagne pour le ramassage mécanique des résidus de petite taille. La cargaison visqueuse du Prestige, que la houle a longuement malaxée au large avant de la recracher sur les côtes françaises en infimes particules, reste très insaisissable. Les plus grosses plaques, retrouvées le matin même sur les plages de Lège, avaient la taille de «bouses de vache », selon un employé municipal. Mais l'essentiel est constitué de boulettes grisâtres que le vent recouvre rapidement de sable. On en est seulement à tester les différentes techniques qui pourraient faciliter le travail de nettoyage. La fragmentation et l'éparpillement des nappes, ainsi que les réserves qui s'échappent des soutes du bateau bahamien, ne présagent rien de bon: «Nous sommes probablement face à une crise lancinante qui va exiger de nous une action dans la continuité », a averti Jean-Pierre Raffarin. Aux élus locaux ainsi qu'aux professionnels du tourisme et de la mer, il a dit son «immense colère» face à «la barbarie» de ceux qui «bafouent l'éthique de la mer ». Les conchyliculteurs du bassin d'Arcachon n'apprécient pas forcément cette dramatisation extrême de la situation. L'un d'eux, parmi les plus influents, Joël Dupuch, s'agaçait ouvertement du déploiement ministériel et médiatique, jugé disproportionné: «C'est presque une insulte aux Galiciens de dire que nous sommes pollués. » Il y va de la réputation de leurs produits, pour l'instant intacts de toute pollution. «Six mois après l'Erika, toute la profession avait connu une baisse de 50% de son chiffre d'affaires, y compris en Méditerranée », rappelle Marc Druart, le responsable des ostréiculteurs d'Arcachon. Il a annoncé que son organisation portait plainte pour «destruction de l'image de marque ». Certes, des résidus ont été trouvés à l'intérieur du Bassin, mais si peu, estiment plusieurs professionnels, qu'«on n'en aurait même pas parlé en temps ordinaire ». Aujourd'hui, c'est temps de crise, alors le maire de Lège-Cap-Ferret, Michel Samarcelli, a donné instruction à ses «jardiniers de la mer» - 25 employés municipaux chargés à l'année du nettoyage des plages -, « de faire disparaître en priorité toute boulette côté Bassin ». Pour les plages de la côte océane, il préfère attendre la baisse du coefficient de marée. «Lundi (le 6), je mets le paquet », promet-il, revigoré par l'arrivée sur sa commune, vendredi en fin de journée, d'un renfort de 22 militaires. « Surtout, ne cédez pas au découragement », a imploré le premier ministre, en annonçant les divers moyens mis en œuvre pour aider les maires. Quand un anonyme a crié sur son passage: «Il nous faudrait un Sarkozy vert », Jean-Pierre Raffarin a souri. Alain Juppé et Roselyne Bachelot aussi, un peu.

6 janvier 2003..... Après le naufrage du Prestige, la lutte en France s'intensifie, mais la colère aussi. Certes, le combat contre la pollution s'organise tous azimuts, Mais face à l'insuffisance des moyens octroyés par les pouvoirs publics, l'amertume grandit. Le combat s'engage en mer et sur les plages contre la marée noire du Prestige, qui a commencé ce week-end à souiller d'une façon encore diffuse près de 200 kilomètres du littoral atlantique français. Après les Landes et la Gironde, les galettes de pétrole ont touché la Charente, la Vendée, et le bassin d'Arcachon. Après avoir meurtri la Galice et une partie du pays basque espagnol, l'essentiel de la pollution du Prestige dérive désormais dans la partie française du Golfe de Gascogne. Deux nappes ont été repérées au large, selon la préfecture maritime de l'Atlantique. La première se trouve à moins de 80 kilomètres des côtes de Vendée et de Charente-Maritime, où "sont localisées une vingtaine de taches de quelques mètres de diamètre"; les plus proches des terres se trouvent à 15 km au sud de l'île d'Yeu; la seconde, la plus importante, dérive à 200 km à l'ouest de l'estuaire de la Gironde. La France, pour qui l'urgence est de s'attaquer à la marée noire en mer, a obtenu la coordination du plan Biscaye assurée jusque-là par les Espagnols et le transfert du côté français des navires européens spécialisés. Plusieurs d'entre-eux, chargés de pomper les plaques de pétrole, ont rejoint le dispositif anti-pollution au large de l'embouchure de la Gironde. Des avions français, espagnols, mais aussi norvégiens et anglais survolent chaque jour l'Atlantique. La mer démontée a empêché samedi un groupe maritime purement français, composé de deux chalutiers, d'attraper des plaques de pétrole dans leurs filets. Mais, selon la préfecture maritime de l'Atlantique, la bataille en mer devait vraiment débiter hier avec l'arrivée sur la zone du bâtiment océanographique d'Entrecasteaux, chargé de coordonner les opérations. Pourtant, le gouvernement estime avoir avoir débloqué d'imposants moyens de lutte, mais des écologistes jugent ce dispositif insuffisant et une polémique se développe sur le recours aux bénévoles. Apparemment soucieux de ne pas se voir reprocher la froide indifférence du gouvernement espagnol, Jacques Chirac et Jean-Pierre Raffarin avaient sonné vendredi la mobilisation générale contre la marée noire. Une partie de l'opposition, à l'image de la députée socialiste Ségolène Royal, estime cependant que les "déclarations courroucées" ne suffisent pas. Le président du Front national, Jean-Marie Le Pen, ne voit pour sa part que "vile démagogie" dans les déclarations de Jacques Chirac, qui ne rate pas une occasion d'exprimer sa nouvelle passion pour l'écologie. Des élus de droite s'inquiètent aussi. Philippe de Villiers, président du Conseil général de Vendée, a lancé un "appel de détresse" au gouvernement. Quant à Roselyne Bachelot, ministre de l'Écologie, elle ne voit pas dans "ces colères en haut lieu" une façon de masquer l'impuissance des pouvoirs publics. "Il n'y a pas d'impuissance dès lors qu'on se place au bon niveau de décision. Or, on sait depuis longtemps que le bon niveau en l'occurrence est l'Europe". Selon elle, la prise de conscience européenne est "lente mais réelle" et la France "obtiendra des avancées significatives en 2003". Concrètement, le Premier ministre Jean-Pierre Raffarin a annoncé le déblocage de 50 millions d'euros, l'envol immédiat de 100 sauveteurs de la sécurité civile, et la création d'un dispositif de protection juridique des bénévoles. Toutefois, des associations comme Greenpeace s'opposent au recours aux bénévoles et demandent au gouvernement d'assumer ses responsabilités en mobilisant la Sécurité civile et l'armée. Des élus jugeant également les moyens insuffisants face à des enjeux économiques majeurs, Roselyne Bachelot a annoncé samedi l'envoi en urgence de 200 militaires, qui épauleront à partir d'aujourd'hui les spécialistes du ministère de l'Intérieur chargés d'encadrer les



bénévoles. Un bien maigre renfort, pour les élus... "J'ai trente homme pour nettoyer 25 km de plages. Il nous en faut au moins 5000 !" a répondu le maire de Lège-Cap-Ferret.

6 janvier 2003..... A Arcachon, c'est la catastrophe : Samedi, on avait repéré deux nappes de fioul à l'entrée du bassin d'Arcachon ; si l'une a disparu dans la nuit, la seconde est bel et bien rentrée ; «elle est sous l'eau, on va essayer de la capter » a annoncé hier aux ostréiculteurs le préfet d'Aquitaine, "L'objectif est de capter le pétrole avant qu'il se dépose", a-t-il ajouté. Néanmoins, le ramassage et la pêche de tous les coquillages, notamment des huîtres, ont été interdits «à titre préventif », et la vente en est proscrite depuis hier soir. Aussi, chez les professionnels de La pêche et du tourisme et chez les maires des sites touchés, c'est l'inquiétude et la désolation. Les ostréiculteurs se disent abattus ; d'autres, en colère contre "la merde qui vient d'Espagne". "Pour nous, c'est une catastrophe", souligne un ostréiculteur, par ailleurs patron d'une dégustation d'huîtres : «Si je ne peux plus sortir d'huîtres, cela veut dire que je suis ruiné », ajoute-t-il. Et hier matin, des colonnes de gendarmes et de pompiers commençaient à effectuer des prélèvements systématiques dans tous les parcs à huîtres qui seront ensuite analysés à Lorient (Morbihan). La préfecture fait aussi effectuer des constats d'huissiers afin que les ostréiculteurs puissent être dédommagés. "Ils perdent de l'argent, nous ferons tout ce qui est possible pour les aider", assure le préfet. Il faut dire qu'ici, dans ce bassin qui produit 12 000 tonnes d'huîtres par an mais aussi 90% des naissains implantés dans les différents parcs ostréicoles français, c'est le marasme et le chômage qui menacent; la filière ostréicole regroupant 350 entreprises et représentant un millier d'emplois.

6 janvier 2003..... En Espagne, environ 100 000 personnes défilent à Vigo (Galice, nord-ouest du pays), à l'appel des mouvements Nunca mais («Plus jamais») et Burla negra («Blague noire») contre la marée noire provoquée par le naufrage du pétrolier Prestige. La manifestation, qui se voulait «ludique et revendicative» pour l'Epiphanie (jour férié en Espagne), a donné lieu à des spectacles, un défilé de roi mages, des concerts mais aussi à des slogans contre le gouvernement régional et les autorités espagnoles. «Plus que jamais, démission ! », ont notamment scandé les manifestants. L'épave du pétrolier, qui continue à laisser s'échapper du fioul, repose par 3 500 m de fond, à 270 km au large de la Galice.

7 janvier 2003..... Prestige : Tandis que Roselyne Bachelot installait hier une antenne de son ministère en Gironde, la polémique sur l'insuffisance des moyens engagés pour lutter contre la marée noire enflait. La ministre de l'Ecologie Roselyne Bachelot a installé hier une antenne de son ministère à Bordeaux, afin de mieux contribuer à la lutte contre la pollution. Début décembre, "le Premier ministre Jean-Pierre Raffarin m'avait demandé qu'en cas d'aggravation de la pollution, le ministère de l'Ecologie envisage cette cellule ministérielle décentralisée. J'ai donc décidé de rendre cette cellule opérationnelle", a expliqué Mme Bachelot. Cette cellule, outre deux experts spécialisés en chantiers de nettoyage, sera composée de trois agents du ministère, représentant chacune de ses directions thématiques: eau, nature et paysages, pollution, prévention et risques. Un agent comptable complètera le dispositif décentralisé du ministère, afin de faciliter le remboursement des dépenses engagées notamment par les maires. Mme Bachelot s'est rendue sur le littoral girondin, à Lacanau et sur le Bassin d'Arcachon, pour se rendre compte des moyens humains et matériels mis en œuvre. Une visite troublée par un ostréiculteur qui l'a interpellée et lui a reproché le manque d'efficacité de l'Etat. Un début de polémique, orchestrée par des élus locaux et des associations de défense de la nature, a vu en effet le jour à propos de l'insuffisance des moyens de lutte contre la pollution. Hier cependant, la situation semblait stabilisée sous l'effet de vents de sud-est qui repoussent les déchets vers l'ouest, faisant stagner la pollution au large des côtes. Dans le bassin d'Arcachon, où le ramassage et la vente des huîtres ont été interdits, le fioul avait reflué à la grande satisfaction des ostréiculteurs mobilisés pour repousser les déchets. Sur des plages du Médoc, des patrouilles ont constaté que la marée avait emporté une partie des déchets, mais, en Charente-Maritime, la marée en a déposé de nouveaux dans le sud. Profitant du répit accordé par les vents de sud-est, la préfecture se prépare à déployer des filets sur les côtes rocheuses, et des barrages flottants devant le port de La Rochelle et le bassin ostréicole de Marennes-Oléron.

7 janvier 2003..... La façade atlantique se prépare à un long combat contre la marée noire : Le fioul issu du «Prestige» arrive en différents points de la côte française. Les moyens pour combattre cette pollution se mettent en place, mais les responsables du tourisme et les ostréiculteurs s'inquiètent des conséquences pour l'économie de la région. Pour la côte atlantique, c'est la première confrontation à une marée noire. Ses trésors les plus préservés, à commencer par le bassin d'Arcachon, sont menacés, et les dégâts vont bien au-delà de la pollution apparente. Le mazout du Prestige a commencé par marquer son passage sur les plages par des boulettes grosses comme des crottes de chien du côté de Biscarosse et du cap Ferret, puis les marées suivantes ont apporté des galettes larges comme des bouses de vache, consistantes comme du chewing-gum. Rien à voir avec les nappes gluantes de l'Amaco-Cadiz ou de l'Erika. Les endroits les plus médiatisés, comme le cap Ferret, n'ont pas été nécessairement les plus touchés. Le Porge ou Vendays-Montalivet semblent l'avoir été bien davantage. Dans la plupart des cas, la lutte contre cette pollution ne pourrait relever que d'une pratique bien maîtrisée de l'entretien des plages. Les collectivités locales du littoral aquitain, habituées à faire face aux déchets venus de la cote espagnole, se trouvent cependant confrontées à un défi plus complexe : le mazout a pénétré dans des endroits réputés inviolables, comme le bassin d'Arcachon. Il en menace d'autres, comme le bassin de Marennes-Oléron, et le seul soupçon de sa proximité suffit à déstabiliser toute une économie basée sur le tourisme. La menace pourrait durer entre trois mois et trois ans selon les experts. «Ici, nous avons trois centres naturistes, La Jenny, Montalivet et Crayan. Vous ne croyez quand même pas que les "culs nus" vont risquer maintenant de se salir ici », déplore Sylvie, qui travaille dans l'immobilier. Ses collègues de Biscarosse, au sud du bassin d'Arcachon, confirment son impression: toutes les réservations sont bloquées depuis le naufrage du Prestige. Sylvie sait que deux maires seulement, quand ils ont connu la toxicité du mazout, ont décidé



d'interdire leur plage. «Les autres ne voulaient pas, pour ne pas effrayer les touristes. Finalement, tout le monde s'est rangé samedi, sous la pression du préfet », explique-t-elle. Les plages sont interdites au public; il faut montrer patte blanche et disposer d'un équipement adapté pour aller ramasser le mazout. «Tout doit être conduit de manière prudente et disciplinée. Il s'agit d'une matière dangereuse à inhaler», précise le préfet d'Aquitaine, Christian Frémont. Le centre Polmar du Verdon, qui était jusqu'à présent considéré comme un gadget, se trouve aujourd'hui au centre d'un dispositif qui n'a jamais fonctionné. A lui d'organiser la répartition du matériel et les réquisitions de ce dont il ne dispose pas en permanence. Engins de levage, moyens de transport, il a assuré la mise en place de plus de 200 tonnes de matériel de protection. «Notre grand problème, c'est la bonne répartition et la bonne utilisation du matériel, dit Stéphane Fabre, directeur adjoint de Polmar. C'est de ne pas risquer de tout déployer et de tout casser pour trois boulettes de mazout. Il y a eu un effet de panique alors que la pollution n'était pas encore là. Maintenant, il reste à savoir comment le matériel va fonctionner et quelles évolutions nous allons engager pour trouver un matériel plus efficace et plus rapide à mettre en place ». «La répartition des moyens ne se fera pas en fonction de celui qui crie le plus fort, mais de ce qui nous paraît être la priorité, confirme Christian Frémont, qui a subi depuis plusieurs jours les assauts des élus du littoral et surtout du bassin d'Arcachon. Nous avons affaire à une pollution inédite et imprévisible. L'observation aérienne est quasiment impossible. Hier, nous avions deux nappes à l'entrée du bassin. L'une d'elles a disparu. On ne sait pas où elle est partie. » La grande crainte est que la fameuse nappe soit dispersée en boulettes invisibles et que les marées la cachent sous le sable. C'est pour cela que, dès samedi, quand des traces de mazout ont été détectées jusqu'au fond du bassin, dans le vieux domaine de Certes ou depuis deux siècles au moins l'aquaculture essaie de s'adapter entre l'eau douce et l'eau salée, l'ostréiculture arcachonnaise a demandé l'interdiction de la commercialisation de tous les coquillages. Depuis que le Prestige est au fond de l'océan, bien avant les fêtes de fin d'année et l'arrivée des premières boulettes de mazout, les ostréiculteurs aquitains savent que rien ne sera plus comme avant. Les commandes ont été inférieures à celles des années précédentes et il faudra du temps pour retrouver la confiance, même si on n'a jusqu'à présent signalé aucune boulette de fioul dans un parc à huîtres. Les responsables du tourisme ont les mêmes raisons de s'inquiéter. Mais la prochaine marée peut faire le ménage comme en ramener d'autres. Une incertitude d'autant plus grave en Médoc que les cicatrices de la tempête de 1999 sont loin d'être effacées. On sait dans ce pays qu'il y a loin entre l'effet d'annonce des millions de francs ou d'euros débloqués par les politiques au lendemain des catastrophes et la mise en œuvre sur le terrain. Le tourisme est l'une des bases de l'économie locale, avec la forêt et le vin. La grande peur des Médocains est de voir leurs plages désertées à cause de quelques boulettes de mazout.

7 janvier 2003..... Les boulettes de fioul du Prestige jouent à cache-cache avec la surveillance aérienne. Au large de l'île de Noirmoutier, à 250 mètres d'altitude, l'avion de la brigade de surveillance aéromaritime des douanes de Mérignac (Gironde) survole l'océan Atlantique. Le nez collé à la vitre, Jean-Yves Thireau, le chef de bord, Dominique Pinel, le pilote, Alain Moresmau et Alain Grau, les radaristes, scrutent les reflets verts piqués d'écume à la recherche de la pollution du Prestige. «Cinq d'une cinquantaine de centimètres », lance un des observateurs qui précise aussitôt la latitude et la longitude. L'avion fait un demi-tour sur l'aile et revient à l'endroit signalé. Mais le chapelet de plaques qui se voyait distinctement entre deux eaux a déjà disparu. «On peut voir jusqu'à 30, 50 centimètres de profondeur au maximum, explique Jean-Yves Thireau. Au-delà, elles nous échappent. » Ce samedi après-midi, durant quatre heures, le Cessna F 406 quadrillera une zone au large entre Noirmoutier et Belle-île. Les yeux aguerris ne repéreront que quelques traces de fioul, mais débusqueront quantité de bois, de débris, d'algues huileuses, de plastiques et même un frigo, les «saloperies» ordinaires. Dans la matinée, en repérage plus au sud, les limiers ont en revanche découvert d'importantes concentrations de boulettes, aussitôt consignées dans un rapport remis à la préfecture maritime auquel ils sont rattachés dans le cadre du plan Polmar. La brigade compte 3 avions, 13 navigants et 8 mécaniciens qui traquent la pollution depuis le naufrage du pétrolier bahaméen, le 19 novembre. Ces hommes étaient les premiers à survoler le lieu du naufrage, au large de la Galice. Tous anciens de l'aéronavale, totalisant entre neuf mille et douze mille heures de vol, ils ont été présents depuis dix ans sur de multiples pollutions maritimes en France et à l'étranger. Ils ont survolé la marée noire de l'Erika, en 1999. Leur verdict est unanime. «Le Prestige, c'est plus grave. A La Corogne, on a vu des nappes de 500 mètres de long et 300 mètres de large, d'une épaisseur de 50 centimètres, que nous n'avions jamais connues en Bretagne », raconte Dominique Pinel. Mais ces témoins ajoutent qu'il n'est pas possible de comparer ce que vivent les Galiciens et ce que doivent subir les côtes françaises. «Là-bas, on peut vraiment parler d'une marée noire, ici, en l'état actuel de la situation, ça me semble un peu exagéré », explique Alain Grau. Un mois et demi plus tard, les douaniers traquent le long des côtes françaises, du lever du jour à son coucher, ce même pétrole qu'ils avaient vu dégueuler du Prestige. Les nappes se sont entre-temps disloquées en de multiples pastilles, boulettes ou plaques qui s'éparpillent au gré des vents et des courants sur presque toute la façade atlantique. C'est une véritable guérilla qu'il faut mener contre un ennemi insaisissable, qui apparaît une minute au faite d'une vague puis s'éclipse entre deux eaux avant d'atterrir sur une plage, quelque part entre les Landes et la Vendée, à la marée suivante. «La pollution est plus faible mais plus enquinante », estime Alain Moresmau. Les radaristes ont d'ailleurs délaissé leur équipement de surveillance, caméra vidéo, infrarouge, radar, matériel sophistiqué mais incapable de débusquer cette pollution insidieuse. Seule l'observation visuelle et aérienne est efficace. «Les bateaux peuvent passer dix fois au-dessus d'une nappe et ne pas la voir », explique Jean-Yves Thireau. Le navire de dépollution Alcyon, de la Marine nationale, patrouille à la recherche d'ouvrages. «En Espagne, ils ont fait du super boulot », explique Alain Moresmau. Mais, aujourd'hui, contre ces boulettes insaisissables, l'Alcyon est désemparé, tout comme les chalutiers d'appoint. L'avion remet le cap sur Mérignac, en longeant les plages, à la recherche de dépôts. En vain. La marée haute envoie des vagues à l'assaut des dunes de sable, rendant



l'observation impossible. En se retirant, elle laissera un cordon de boulettes qu'il faudra ramasser à la main. Les hommes sont formels: «Il y en aura pour des semaines comme ça.»

7 janvier 2003..... Prestige : Roselyne Bachelot, la ministre de l'Ecologie, est au «Grand Jury RTL – Le Monde – LCI».

Q : La façon dont la marée noire du Prestige arrive sur les côtes françaises signifie-t-elle que vous vous préparez à un chantier de plusieurs mois ? R : A l'évidence, c'est une crise qui va être longue. J'avais largement anticipé, dès le 22 novembre, pour qu'un état écologique soit fait, pour que les équipes soient mobilisées, pour que les équipements de protection soient prêts ainsi que les sites de stockage. Maintenant, la marée noire est là et les moyens sont mobilisés. D'ores et déjà, il y a plus d'un millier de personnels de l'Etat qui travaillent à dépolluer nos côtes. Q : Il reste que ce sont les personnels communaux qui sont en première ligne... R : Cette mobilisation des personnels de l'Etat n'est pas ponctuelle: ils vont être à la disposition des communes aussi longtemps que nécessaire. Q : C'est l'Etat, donc le contribuable, qui prend en charge l'essentiel du coût de cette pollution ? R : C'est le rôle de l'Etat. Mais puisque j'ai pris la précaution de faire dresser un état écologique des plages et des côtes, nous pourrions présenter nos factures au Fipol, le Fonds international d'indemnisation des marées noires. Q : Vous soulignez que l'indemnisation par le Fipol ne doit pas être une incitation à polluer. La création par les Quinze d'un fonds d'indemnisation des victimes de catastrophes ne risque-t-elle pas de renforcer l'irresponsabilité des armateurs ? R : J'étais extrêmement réservée sur la création d'un fonds catastrophes alimenté par le contribuable. En ce domaine, le principe pollueur-payeur doit s'appliquer. Je souhaite que ce fonds européen ne soit qu'un appui. Q : Le président de la République et le premier ministre ont exprimé leur colère. N'y a-t-il pas un décalage entre ces dénonciations et l'inaction depuis la précédente catastrophe de l'Erika ? R : Il est vrai que nous avons trouvé certains dossiers en déshérence. Nous prenons maintenant les dossiers à bras-le-corps. Le président de la République. a donné une impulsion très forte aux décisions européennes au sommet de Malaga. Cela a été parfaitement relayé par le gouvernement avec l'expulsion au-delà de 200 miles nautiques des navires fragiles ou trop vieux. Q : Mais c'est contraire au droit international... R : C'est pourquoi il faut que le droit international évolue. Q : Est-ce aussi simple ? R : Bien entendu, c'est une affaire de longue haleine et cela ne va pas se résoudre par un coup de baguette magique. Mais c'est justement parce que c'est difficile qu'il faut le faire.

7 janvier 2003..... L'affrèteur russe du «Prestige» s'est mis à l'abri des poursuites. Pour se protéger d'éventuelles poursuites des victimes de la marée noire du Prestige, le conglomérat russe Alpha s'est séparé de sa filiale de trading pétrolier, Crown Resources, propriétaire de la cargaison du tanker. Cette opération a été menée dans le plus grand secret. Basé à Lucerne, Jost Villiger, un avocat à l'entregent reconnu et aux relations nombreuses, a présidé Crown Resources AG du 30 juin au 24 décembre 2002. A cette date, en compagnie de cinq autres directeurs, il a racheté les actions du négociant pétrolier au conglomérat industrialo-financier russe Alpha. Crown Resources a été rebaptisé «ERC Trading» (Energy, Resources and Commodities). La nouvelle entité devrait se concentrer sur le négoce de produits «propres», à savoir le pétrole brut, l'essence ou le kérosène. Au contraire de Crown Resources, spécialisée dans les produits dits «bottoms», lourds, à haute teneur en soufre, que l'on ne peut transporter que sur de vieux rafiots à simple coque en raison des marges faibles. Pour le groupe russe, il y avait urgence à se délester discrètement de ce boulet. Sur le papier, Alpha coupe les ponts avec une filiale qui sent le soufre depuis le naufrage du Prestige, le 19 novembre 2002, au large de l'Espagne. Le holding financier et industriel de Mikhaïl Fridman se met ainsi à l'abri de poursuites judiciaires. En effet, Crown Resources, propriétaire de la cargaison, n'a plus d'existence légale. Alpha, qui dispose d'importants actifs dans le pétrole, va pouvoir en toute quiétude poursuivre ses opérations de trading. Car le naufrage du pétrolier libérien, battant pavillon des Bahamas, a fortement nui à la réputation du quatrième producteur russe du secteur, comme le montre l'échec récent de tentatives pour conclure des accords de partenariat à l'étranger. Dans cette transaction, Jost Villiger apparaît comme un simple prête-nom. Comment expliquer autrement le refus d'Alpha de préciser le montant de ce «rachat d'entreprise par des cadres» ? Pourquoi garder secret le nom de la banque-conseil chargée de piloter cette vente ? Jost Villiger est président du conseil d'administration de Crown Resources AG, chargé de la gestion, du personnel et de la communication. En fait, selon la Feuille officielle suisse du commerce, il administre une bonne vingtaine de compagnies. La majorité d'entre elles n'ont rien à voir avec le négoce de matières premières. Par ailleurs, la démission du directeur général de Crown, Steven Rudofsky, et de son adjoint, Paul Maxwell, deux vieux routiers de la profession, accrédite la thèse de la nomination par les Russes d'un homme de paille. Selon un porte-parole d'Alpha, l'initiative de cette reprise revient à M. Villiger en personne. A l'entendre, l'offre aurait été faite en août 2002, soit bien avant le départ du Prestige. La décision de M. Fridman s'explique. «Nous sommes navrés pour l'Espagne et la France, mais cette catastrophe n'est pas de notre faute. Nous avons affrété un navire disponible sur le marché et qui était conforme aux normes internationales. Lors du voyage, le propriétaire du navire est responsable.» Cette ligne de défense adoptée par Crown Resources au lendemain de l'avarie ne tient plus la route. Face au scandale des bateaux-poubelles, l'Union européenne et l'Organisation maritime internationale examinent la possibilité d'étendre cette responsabilité à l'affrèteur en cas de marée noire. «L'objectif de l'opération est clair: personne n'aura à signer un chèque pour compenser les dégâts du Prestige», affirme un spécialiste du secteur. Lors du naufrage de l'Erika ou de l'Exxon Valdez, les compagnies pétrolières sont allées au-delà de leurs obligations légales en versant des indemnités afin de protéger leur image. Compagnie privée transformée en coquille vide, Crown Resources n'a pas de comptes à rendre au public. Et l'assurance de la cargaison du Prestige ? Il est vraisemblable que Crown a été cédée après avoir été remboursée de la perte des 77 000 tonnes de fioul. «Il s'agit d'une assurance simple de dommages. La valeur est basée sur les factures. L'instruction



du dossier par le courtier est très rapide dans les cas de perte totale », indique un expert des primes maritimes au Lloyd's. Interrogée à ce sujet, la firme londonienne Clyde & Co, qui représente Crown Resources, s'est refusée à tout commentaire.

7 janvier 2003..... «Prestige»: Quelque 300 ostréiculteurs du bassin d'Arcachon, réunis à Audenge (Gironde), ont décidé de geler le paiement des charges sociales et fiscales afin «d'assurer la pérennité de leurs entreprises ». En raison de la pollution provoquée par le naufrage du Prestige, le ramassage des coquillages est interdit, à titre préventif dans le bassin depuis le 4 janvier.

8 janvier 2003..... A Bruxelles, la Commission européenne propose aux Etats d'accélérer le calendrier de retrait des pétroliers à simple coque. Avant même que Jacques Chirac demande, le 2 janvier, au président de la Commission européenne de renforcer les mesures sur la sécurité maritime, les services de Loyola de Palacio, commissaire chargée des transports et de l'énergie, avaient adressé aux Etats membres des recommandations précises en ce sens. «La Commission prie instamment le Conseil et le Parlement d'adopter les nouvelles mesures [qui vous sont soumises] le plus rapidement possible afin qu'elles entrent en vigueur au plus tard en mars 2003 », indique la proposition de règlement en date du 20 décembre. La première disposition vise à accélérer l'élimination des pétroliers à simple coque comme le Prestige et l'Erika. Bruxelles demande que tous les tankers anciens à simple coque (quel que soit leur pavillon) soient bannis des ports européens en 2005 (au lieu de 2007) et que la limite d'âge ultime avant d'être envoyés à la casse soit de 23 ans (et non 28). Les bateaux qui sont spécialement affectés aux transports de produits particulièrement polluants (bitume, fioul lourd, goudrons, huiles usagées) devraient, eux, être interdits dès cette année dans les ports communautaires. Les navires moins vieux et donc moins «vulnérables» face aux tempêtes et aux risques d'abordage ou d'échouage devraient être retirés au plus tard entre 2010 et 2015, la limite d'âge ultime étant fixée à 28 ans. Enfin, pendant la période d'élimination progressive de ces bâtiments, les pétroliers de plus de 15 ans qui n'ont cependant pas encore atteint la limite d'âge (y compris les navires de petite taille) seront soumis à des contrôles de sécurité beaucoup plus stricts. Ce programme, ajoute la Commission, ne peut avoir que des conséquences favorables sur l'industrie de la construction navale, qui dispose actuellement de capacités de production inemployées. Il faudra retirer environ l'équivalent de 60 millions de tonnes de capacité de transport de la flotte existante dans les trois ans qui viennent pour compenser l'arrivée sur le marché de tankers à double coque modernes actuellement en commande. Bruxelles précise qu'en 2001 les importations de fioul lourd en Europe ont atteint 35 millions de tonnes et les exportations 28. Loyola de Palacio va transmettre dans les prochains jours aux Etats membres une proposition de règlement leur demandant d'inclure dans leur législation nationale des sanctions pénales (avec éventuellement des peines de prison) pour tout opérateur maritime (armateur, affréteur, gestionnaire, assureur, société de classification) qui aura pu être à l'origine d'une pollution. Enfin, le directeur de l'Agence européenne de sécurité maritime, qui est installée provisoirement dans les locaux de la Commission à Bruxelles, devrait être désigné à la mi-janvier. Son premier objectif devrait consister à harmoniser le calendrier des dispositions communautaires avec les conventions élaborées au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), sorte d'ONU de la mer, dont le siège est à Londres et où les procédures sont longues pour aboutir à des compromis parfois décevants.

8 janvier 2003..... Le Fipol ne suffira pas à indemniser les victimes du «Prestige » : Trois pays, l'Espagne, la France et, désormais, le Portugal, devront se partager une somme actuellement plafonnée à 184 millions d'euros par le Fonds international d'indemnisation. «L'Etat présentera la facture au Fipol.» Roselyne Bachelot, ministre de l'écologie, a annoncé, dimanche 5 janvier, au «Grand Jury-RTL-Le Monde-LCI », son intention de voir le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol) rembourser l'intégralité des frais occasionnés par l'arrivée des boulettes de pétrole du Prestige sur les côtes françaises. Le même jour, son homologue espagnol, Jaume Matas, affirmait peu ou prou la même chose. Selon M. Matas, le nettoyage des côtes espagnoles, après «la pire catastrophe environnementale qu'ait connue le pays », coûterait 133 millions d'euros. Et, lundi 6 janvier, un troisième pays, le Portugal, était à son tour touché par des boulettes provenant du pétrolier. Or le Fipol est un fonds limitatif, dont le plafond est actuellement fixé à 184 millions d'euros. «Le naufrage du Prestige est un seul sinistre: l'enveloppe est à se partager », rappelle le porte-parole de cette organisation intergouvernementale. L'Espagne, où 7 000 militaires et volontaires se battent quotidiennement contre des nappes atteignant un mètre d'épaisseur, acceptera-t-elle de céder une partie de ses droits à la France et au Portugal, qui ne font face, pour l'heure, qu'à une pollution minime en comparaison? «Pour nous, une victime de Gironde a autant de droits qu'une victime de Galice, si son préjudice est constaté », affirme le porte-parole du Fipol. Le partage pourrait bien susciter des disputes si, comme il est, probable, les créances totales dépassent le maximum. Car l'addition grimpe vite, alors que s'engage un combat de longue haleine. Le gouvernement français a promis 50 millions d'euros d'aides d'urgence,



notamment aux communes qui assument le nettoyage des plages. Il faudra également compenser le manque à gagner des ostréiculteurs du bassin d'Arcachon, dont les huîtres sont interdites de commercialisation pour une durée indéterminée, premières victimes qui pourraient bien être suivies des professionnels du tourisme, si la pollution venait à troubler la saison estivale. Les pouvoirs publics espèrent encore présenter la créance du plan Polmar : à titre d'indication, elle s'était élevée à 188 millions d'euros pour l'Erika, en 1999. Les collectivités territoriales, qui ont fait venir les huissiers sur leurs côtes afin d'établir un constat de leur état avant l'arrivée de la pollution, comptent envoyer la facture à qui de droit. Philippe de Villiers, président (MPF) du conseil général de Vendée, a annoncé la création d'une brigade de 400 «volontaires indemnisés» qui assureront le nettoyage des plages. L'élu souhaite voir payer la note par le Fipol plutôt que par les contribuables. De l'autre côté des Pyrénées, outre le remboursement des frais de nettoyage, l'Espagne exige l'indemnisation des dizaines de milliers de pêcheurs qui ont subi de plein fouet la marée noire. Les gouvernements autonomes de Galice, des Asturies, de Cantabrie ou du Pays basque devraient également faire valoir leurs dépenses. Les 3 et 4 février, le Fipol se réunira à Londres. Seront levés les premiers fonds pour le Prestige auprès des contributeurs, essentiellement constitués des compagnies pétrolières. Une première estimation du sinistre pourrait être faite, et un niveau d'indemnisation provisoire fixé. On reparlera également des limites du Fipol. Après le naufrage de l'Erika, le plafond d'indemnisation a été porté de 184 à 270 millions d'euros. Ce relèvement, lourdeurs administratives obligent, n'interviendra que le 1er novembre 2003: les victimes du sinistre du Prestige, intervenu le 19 novembre, ne bénéficieront donc pas de cette mesure. L'Europe milite pour une nouvelle hausse du plafond à un milliard d'euros. TotalFinaElf et d'autres compagnies ont déjà annoncé leur accord pour une telle majoration de leur effort. Cette proposition devrait faire l'objet d'une discussion en mai 2003, lors de la conférence diplomatique du Fipol qui regroupera les 74 Etats membres.

9 janvier 2003..... Le Prestige, un cauchemar pour les amoureux de la nature. Joël Dupuch, 47 ans, ostréiculteur à Lège-Cap-Ferret, dans le bassin d'Arcachon, dirige une entreprise de 15 salariés. Il préside également le syndicat des ostréiculteurs de la côte Noroit. «Une extrême colère, une extrême tristesse : voilà ce que j'éprouve quand je contemple ma région aujourd'hui souillée. Pour les amoureux de la nature, c'est un cauchemar. Les taches de fioul sur la mer et les côtes paraissent presque irréelles. Les ostréiculteurs se mobilisent pour participer au nettoyage et pour sauver leur univers. C'est dans leur cœur qu'ils sont d'abord blessés, même s'ils subissent aussi un préjudice économique très lourd. L'huître constitue un produit d'une sensibilité et d'une pureté extraordinaires, qui ne supporte aucune agression. Les ostréiculteurs travaillent donc dans la transparence la plus totale: au moindre problème, ils suspendent leur production. C'est le cas aujourd'hui. Depuis un mois et demi, les boulettes, puis les galettes de fioul vont et viennent dans la baie d'Arcachon, et on se demande combien de temps cela va encore durer. L'idée qu'il aurait fallu faire exploser le Prestige, afin de libérer et de ramasser d'un coup ses dizaines de milliers de tonnes de fioul, constitue peut-être une solution à creuser pour l'avenir. Mais ce qui me scandalise, c'est qu'il n'existe pas de bateau de ramassage à l'échelle des transporteurs. Le Prestige contenait 77 000 tonnes de fioul, l'Erika, 37 000, et certains supertankers, des centaines de milliers. Et de quoi dispose-t-on en cas d'accident ? De simples barges ! On attend que le toxique atteigne les côtes pour le ramasser, parce qu'on ne se dote pas des moyens nécessaires pour le faire en haute mer. On aura beau imposer les navires à double coque et contrôler les bateaux, un accident est si vite arrivé...».

9 janvier 2003..... Pour la marée noire du Prestige, pas question d'envoyer des bénévoles ! Vincent Goujard, 35 ans, surfeur, est responsable environnement de Surf rider Foundation Europe. Basée à Biarritz, cette association rassemble 4000 surfeurs sur toute l'Europe. «Nous refusons d'appeler nos bénévoles à participer au ramassage du fioul ! Non seulement les surfeurs et les passionnés de la mer sont victimes de ces catastrophes à répétition, mais ils devraient aussi, à chaque fois, réparer les dégâts ! Ce n'est pas à nous d'offrir gratuitement nos services aux pollueurs, et surtout de risquer notre santé. Le fioul est très toxique. et les bénévoles manquent de consignes de sécurité précises et du matériel adéquat. En 1999, lors du ramassage du pétrole de l'Erika, 700 personnes ont été malades (eczémas, maux de tête. nausées), selon une étude de l'Institut national de veille sanitaire. Ce refus ne signifie pas que nous baissions les bras, au contraire. Étant donné la configuration du golfe de Gascogne, avec ses courants marins et des vents d'ouest particulièrement puissants en hiver, nous étions sûrs de voir arriver le fioul du Prestige sur nos côtes. Après l'Erika, tout le monde s'écriait: «Plus jamais ça !» Mais, trois ans plus tard, rien n'a changé. L'Union européenne, les États, les industriels et les armateurs se renvoient la balle. Le préjudice économique causé par cette marée noire saute aux yeux, mais la loi ignore encore la notion de préjudice écologique. Il est donc quasiment impossible d'en chiffrer le coût... comme d'en envoyer la facture aux pollueurs ».

9 janvier 2003..... Pour les marées noires, il faut des sites refuges le long des côtes. Jean Bulot, 63 ans, ex-commandant de remorqueurs de haute mer et de sauvetage, dont l'Abeille Flandre, qui patrouille au large d'Ouessant. Aujourd'hui à la retraite, il vit à Vannes. Il vient de publier Colères noires, qui a reçu, en décembre, le prix Le Point-Salon nautique (éditions l'Esprit large et blanc silex). «Ca fait plus de vingt ans que je râle ! Mais personne n'écoute les professionnels de la mer... Côté espagnol, les autorités auraient dû immédiatement remorquer le Prestige et l'amener dans une baie ou un port. Politiquement, la décision n'était pas facile à prendre. Mais, de toute façon, au lieu de le faire couler par plus de 3000 m de fond, dans un endroit inatteignable, il fallait le rapprocher au maximum de la côte : les bateaux de pompage peuvent travailler jusqu'à 500 m de profondeur. Aznar a été lamentable, le gouvernement français a mieux réagi. Mais il va devoir se mouiller un peu plus. S'engager à contrôler 25% des navires entrant dans nos ports, très bien. Il s'agit cependant de former des inspecteurs dignes de ce nom... On propose ce métier à de jeunes diplômés qui n'ont jamais vu un pétrolier de leur vie. Or, pour contrôler un navire, il faut descendre dans les soutes et se salir les mains. Il faut avoir de l'expérience. Ceux qui



n'ont jamais navigué n'y verront que du feu. Par ailleurs, il n'y a pas de remorqueur de haute mer dans le golfe de Gascogne. De l'île de Sein à la frontière espagnole, seuls des remorqueurs portuaires, trop peu puissants, peuvent protéger la côte. Cela fait vingt ans que je réclame un navire type Abeille Flandre qui serait basé, par exemple, à La Palice, le port en eau profonde de La Rochelle... Il s'agit aussi de prévoir une législation plus sévère pour les dégazages en mer ou les déballastages sauvages. Les amendes actuelles, 5000 ou 6000 euros, sont ridicules. Il faut les multiplier par 100, avec immobilisation du bateau qui refuse de payer ! Il s'agit enfin de répertorier des sites de refuge le long de nos côtes pour les navires en perdition. Difficile à accepter pour les riverains. En même temps, les Français sont-ils prêts à payer leur litre de gasoil trois fois plus cher pour garantir l'utilisation de pétroliers à double coque ? Ou à laisser leur voiture au garage, afin de supprimer la moitié des pétroliers qui naviguent ?»

10 janvier 2003..... Prestige: premières judiciaires. Jo Le Guen, militant écologiste, et son association «Keep it blue », avaient demandé au bureau Veritas, basé à Courbevoie, de leur communiquer l'audit des procédures de sécurité auquel il a procédé à la demande des autorités des Bahamas sous le pavillon desquelles naviguait le Prestige qui a coulé le 19 novembre dernier. Un audit obligatoire pour autoriser le pétrolier à naviguer. Mais Veritas a refusé... Alors, ils ont saisi le tribunal des référés de Nanterre, qui devra décider cet après-midi si les requérants, auxquels s'est joint le Conseil général de Vendée, peuvent avoir accès ou non à ces documents. Pour Jo Le Guen, les choses sont claires: "Si on a droit aux marées noires, on a droit à l'information !"

10 janvier 2003..... Marée noire du Prestige : Bénévoles malades. Le manque de préparation des chantiers de nettoyage en Espagne provoque les mêmes conséquences que lors des nettoyages en Bretagne. De nombreux bénévoles sont victimes d'intoxications par les vapeurs du mazout. Au 10 janvier 2003, on compte déjà 400 bénévoles qui ont dû être soignés pour des nausées, des difficultés respiratoires, des irritations des yeux et de la gorge... Le pétrole du Prestige contient 37,6% d'hydrocarbures aromatiques, les composés les plus toxiques et les plus cancérigènes du pétrole.

11 janvier 2003..... Prestige, l'invasion des boulettes noires... Des traces suspectes d'hydrocarbures ont été repérées hier à la mi-journée sur les plages de Saint-Jean-de-Luz (Pyrénées-Atlantiques). Ces traces sont constituées de boulettes noires d'environ 3 cm de diamètre, étalées sur "au maximum quelques mètres carrés". Des prélèvements ont été effectués en vue d'analyse afin de déterminer s'il s'agit ou non de déchets en provenance du "Prestige". Les pompiers ont entrepris de nettoyer les plages. Un peu plus au sud, des galettes de fioul ont touché de nombreux sites de la côte basque espagnole de Saint-Sébastien à Biscaye. Selon le gouvernement régional, la pollution provient du "Prestige".

11 janvier 2003..... Une étude de l'Afssa précise les possibles conséquences sanitaires de la pollution du «Prestige » sur les consommateurs d'aliments de la mer. La pollution récurrente des côtes françaises par les hydrocarbures issus des flancs du pétrolier Prestige représente-t-elle aujourd'hui un risque sanitaire pour les consommateurs des aliments issus de la mer ? Si oui, peut-on le quantifier ? L'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (Afssa) a, jeudi 9 janvier, fourni une série de précisions sur ces questions alors que si cette pollution devait prendre de l'ampleur, elle pourrait devenir un vrai problème de santé publique. Q : Quels sont les risques alimentaires qui pourraient être liés à cette nouvelle marée-noire ? R : Ils résultent du fait que le fioul répandu dans la mer contient des composants qui peuvent présenter une toxicité pour l'homme, et ce par voie alimentaire. L'Afssa rappelle qu'il s'agit principalement de composés dénommés hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Ces substances sont officiellement classées comme substances cancérigènes probables par les instances scientifiques internationales. «Pour ce qui concerne les aliments, le risque provient du transfert de ces composés dans la chaîne alimentaire, souligne l' Afssa. Dans ce cas, le danger concerne essentiellement la toxicité chronique, c'est-à-dire la consommation régulière de produits contaminés, qui serait susceptible de provoquer, à long terme, des pathologies. C'est la raison pour laquelle, sur le plan de la protection des consommateurs, une surveillance doit être mise en œuvre, et les produits qui ont pu être souillés par la marée noire retirés du marché. » Q : Tous les produits de la mer sont-ils concernés ? R : Pour les spécialistes de l'Afssa, face à de tels polluants, les poissons (surtout ceux qui vivent en eaux profondes) sont peu exposés à la contamination par des HAP, et la consommation des poissons de pleine mer ne semble pas représenter un motif d'inquiétude majeure. A l'inverse, les coquillages, qui ont une faible capacité à dégrader les HAP, constituent une cible particulièrement sensible en raison du risque d'accumulation des contaminants. Pour l'Afssa, les crustacés se situent probablement en position intermédiaire. Q : Quels sont les seuils acceptables ? R : Les seuils acceptables de concentration des HAP fixés par l'Afssa sont, selon les produits toxiques et cancérigènes auxquels on s'intéresse, de l'ordre de 0,2 ou 0,5 milligramme par kilo de poids sec des aliments issus de la mer. Ces valeurs, applicables aux coquillages et au sel, doivent être divisées par dix pour les poissons. En France, une étude préliminaire d'exposition aux 6 principaux HAP pouvant être présents dans l'alimentation a été menée à partir de données recueillies depuis deux ans dans le cadre des plans de surveillance réalisés pour suivre la contamination des produits de la mer engendrée par le naufrage de l'Erika. Elle montre que les poissons contribuent seulement entre 2,2% et 4,3% à l'exposition totale par voie alimentaire aux HAP d'un adulte (entre 2,1 et 4,1% pour un enfant de 3 à 14 ans), et que les mollusques et crustacés contribuent à hauteur de 7,8% pour un adulte et de 4,5% pour un enfant. Il convient toutefois de noter que la source majeure de contamination par les HAP est liée aux procédés de traitement thermique des aliments (fumage, séchage, cuisson) issus de la mer.

13 janvier 2003..... Marée noire du Prestige : une nouvelle zone de pollution importante en provenance du Prestige est repérée, ce 13 janvier, à quelque 300 km des côtes françaises. Elle pourrait se rapprocher au cours des prochaines 72 heures. Le même jour, plus de 100 tonnes de produits sont récupérées par pompage en mer, tandis que la côte basque espagnole subit de nouvelles pollutions.



- 14 janvier 2003..... La marée noire s'aggrave en Espagne. La pollution des plages du Pays basque espagnol du fait des rejets en mer du "Prestige" s'est aggravée de façon considérable, a annoncé hier le gouvernement régional, en faisant état en mer de nombreuses traînées de fioul proches de la côte. La pollution des plages s'est accentuée depuis le week-end. Au moins 829 personnes ayant participé au nettoyage des côtes de Galice ont reçu des soins médicaux en raison des effets du fioul.
- 15 janvier 2003..... Les maires du Médoc en colère : les dix maires du littoral du Médoc, entre le bassin d'Arcachon et l'embouchure de la Gironde, ont décidé de porter plainte contre X à la suite de la pollution du "Prestige". Ils vont également lancer un appel d'offres pour confier le nettoyage des plages à des entreprises privées dont les factures seront adressées aux responsables du Plan Polmar.
- 15 janvier 2003..... Des galettes de fioul sur les plages de Boulogne : Des galettes de fioul éparses sont découvertes, sur des plages proches de Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais), à la suite d'un probable dégazage sauvage en mer. On indiquera le 16 janvier, au centre opérationnel de sauvetage de Gris-Nez, que la nappe d'environ 3 km de long dérive lentement entre le cap Blanc-Nez et Calais. Un hélicoptère doit faire des repérages dans la matinée, et un avion Polmar, spécialement équipé, l'après-midi. La préfecture va prendre un arrêté interdisant de fréquenter les plages et demande à la population de ne pas consommer de coquillages.
- 16 janvier 2003..... La délégation pour l'Union européenne de l'Assemblée nationale a désigné Didier Quentin, député (UMP) de la Charente-Maritime, et Guy Lengagne, député (PS) du Pas-de-Calais, pour établir un rapport sur la sécurité maritime, qui devrait être rendu en mars. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, a indiqué que la France demanderait aux dirigeants du Fonds international d'indemnisation des pollutions (Fipol) qu'un bureau soit installé à Bordeaux et que les dégâts causés par le naufrage du Prestige soient indemnisés à 100%, contre 80% pour ceux de l'Erika, et qu'il était favorable à la création d'un corps de garde-côtes européen.
- 16 janvier 2003..... Depuis l'arrivée du fioul du Prestige, le bassin d'Arcachon est en état de choc. Les dégâts vont au-delà de la pollution. Le bassin frémit à l'annonce d'une nappe à 300 km des côtes. «Il faudrait que nos huîtres aussi s'équipent d'une double coque !» Alain Boulan, ostréiculteur du Cap-Ferret, préfère donner dans l'ironie. Emmitouflé dans une épaisse parka verte, que protège un grand tablier ciré, il dispose sur l'étal de sa rutilante poissonnerie des bourriches fraîchement arrivées... de Bretagne. Le 5 janvier, il s'apprêtait à célébrer son 59ème anniversaire. Mais l'arrivée du fioul a gâché la fête. Dans le bassin d'Arcachon, pas de vision cauchemardesque comme en Galice (Espagne), où le Prestige a sombré le 19 novembre dernier. Les nappes polluantes, éclatées en boulettes, sont tout de même venues souiller 120 km de côtes atlantiques. Dix chantiers de nettoyage ont été ouverts en Gironde et 150 tonnes de déchets polluants ont été collectées rien qu'à Lège-Cap-Ferret. Alain Boulan exprime le désarroi de toute la population du bassin, confrontée pour la première fois à une marée noire: «Nous sommes victimes de véritables terroristes des mers», tempête-t-il. Depuis l'arrêté préfectoral interdisant, à partir du 5 janvier au soir, «la pêche, le ramassage (...) et l'expédition en vue de la consommation humaine de toutes espèces de coquillages en provenance du bassin», pêcheurs et ostréiculteurs sont suspendus aux résultats d'analyses effectuées par l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer). Avec ses 350 entreprises employant 1 000 personnes et ses 12 000 tonnes d'huîtres commercialisées pour plus de 30 millions d'euros de chiffre d'affaires à l'année, l'enjeu est de taille pour le bassin. Mais aussi pour l'ensemble de la filière, le site d'Arcachon fournissant la majeure partie des naissains du parc ostréicole français. Et les éventuelles indemnités à venir ne consolent personne. «Le Fipol détient une cagnotte que devront se partager toutes les victimes, résume un marin-pêcheur. Nous recevrons à peine de quoi nous acheter des mouchoirs pour pleurer...» Inquiets pour leur avenir, les ostréiculteurs sont également épuisés par dix jours de cache-cache avec des hydrocarbures qui se déplacent au gré des courants. Faute de pouvoir capter le pétrole en mer, pour cause de houle trop forte, on le ramasse sur le sable. Sur la plage du Pyla se déroule un spectacle désormais banal. Dans un vent glacial s'active une quarantaine d'ostréiculteurs, secondés par les employés municipaux de La Teste-de-Buch, Les fourches ratissent le sable souillé, les tracteurs charrient des poubelles débordant de déchets, les plates, ces bateaux d'ostréiculture, les ramènent au port d'Arcachon. Des fourmis qui jouent les titans. Pourtant, les hommes gardent le moral, car ils touchent au but : ils ont nettoyé l'entrée du bassin, afin d'éviter que de nouveaux courants n'y ramènent les galettes restées sur les plages. «Les ostréiculteurs constituent une armada extrêmement efficace et habituée à travailler par tous les temps», assure de sa voix rocailleuse Joël Dupuch, président du syndicat des ostréiculteurs de la côte Noroît. Sur l'autre rive, depuis sa poissonnerie du Cap-Ferret, André Boulan croise les doigts. «Nous pourrions sous peu recommencer à travailler, si aucune nouvelle pollution n'apparaît...» Ce qui est loin d'être sûr. Les dernières informations venues du large ne sont guère rassurantes. Elles font état d'une nappe polluante à 300 km des côtes de Gironde et Météo France pronostique des vents d'ouest. Les cadavres d'oiseaux mazoutés, qui tous les jours s'échouent sur les plages, donnent un avant-goût de ce qui s'annonce. Laurent Couzi, membre permanent de la Ligue de protection des oiseaux (LPO) et responsable des opérations dans la région, craint une hécatombe. «Depuis le naufrage du Prestige, nous n'avons recueilli "que" 200 oiseaux de haute mer. À cause des vents, certains meurent avant d'atteindre la côte.» En outre, selon lui, une partie des 70 000 oiseaux qui séjournent sur le bassin aurait déjà été touchée par la pollution - ou le sera sous peu. Parmi les espèces les plus menacées, l'oie bernache cravant, dont 70% de la population européenne hiberne dans la région avant de repartir dans le grand Nord. Ou encore les sternes, qui investiront en avril la réserve du banc d'Arguin. Au centre d'urgence de la LPO, basé au camping la Cigale à Arès, plus un oiseau en vue. Pour cause de grand froid, fous de Bassan et guillemots ont quitté un bric-à-brac de couvertures, pour s'installer dans des locaux mieux chauffés. Devant la porte. Jean-Charles Trainaud, le jeune soigneur du Centre régional de sauvegarde de la faune sauvage de Tonneins (Lot-et-Garonne), laisse échapper sa colère : «Marée noire





ou non, ce sont toujours les mêmes bonnes poires qui tentent de réparer les dégâts causés par les pollueurs». Confirmation au domaine de Certes, sur la commune d'Audenge. «Nous ramassons toute l'année des déchets venus du large, affirme Philippe Nadé, le responsable de la réserve. Ceux qui pensent que le bassin d'Arcachon est inviolable sont bien naïfs...» Un soleil rasant fait miroiter les 40 hectares d'herbes givrées et de bassins piscicoles. La quiétude des lieux n'est troublée que par les chants des oiseaux et le grattement des truelles. Enfin des militaires à l'œuvre ! 16 jeunes volontaires venus de la base aérienne de Mérignac nettoient les rochers de la digue. La tête enfouie sous un bonnet de laine rouge, Marie-Françoise Deldevert, conseillère municipale d'Audenge, bichonne ses ouailles et se réjouit de l'avancée du chantier. Véronique Hidalgo, directrice de la maison de la nature du parc ornithologique du Teich, veut garder espoir. Tous les ans, elle accueille 20 000 visiteurs, dont de nombreuses classes vertes. «Pour l'instant, l'inspection d'académie n'a rien annulé. Seule une classe qui devait venir en février a décalé son séjour.» Les professionnels du tourisme refusent également de céder à la panique. Certains hôteliers se plaignent déjà de recevoir des fax demandant des nouvelles du front de la marée noire, au lieu des réservations en vue de l'été prochain. Mais, pour Pierre Diego, restaurateur d'Arcachon, «les vacances de février et de Pâques constitueront un vrai test». Véronique Hidalgo reprend: «Il ne faudrait tout de même pas qu'une nouvelle nappe de fioul arrive, parce que...» «Mais la pollution va revenir, l'interrompt François Deluga, maire PS du Teich et président de l'agglomération du Sud-Bassin (55 000 habitants). Le pire est à venir : nous n'avons ramassé que le fioul qui s'est échappé au moment du naufrage. Le Prestige contient encore plus de 50 000 tonnes de pétrole, qui s'échappent de l'épave à raison de 150 tonnes par jour. Je vous laisse faire le calcul...» Son collègue. Alain Dudon, le maire UMP de Biscarrosse, s'avoue démuni. Cette station balnéaire des Landes voit sa population grossir de 10 000 habitants en hiver à 100 000 l'été. «Que faire si nos plages sont impeccables jusqu'en juillet et qu'une nouvelle vague de pollution arrive début août ? appréhende-t-il. Que dire aux touristes qui réservent aujourd'hui ? "Venez, tout est propre. mais vous serez peut-être obligés de plier bagages du jour au lendemain ?"» Comme toutes les victimes de la pollution, la ville de Biscarrosse, éprouvée également par la mort accidentelle d'un employé municipal lors du nettoyage des côtes, entreprend de se constituer partie civile et de porter plainte auprès du parquet de Brest. «Il faut que nous nous engagions, explique le maire. Sinon, après chaque marée noire, rien ne sert de répéter: " Plus jamais ça."».

17 janvier 2003..... Prestige: retour de la pollution. Après plusieurs jours de répit, les vents ont tourné poussant de nouveau des lots de boulettes sur le littoral aquitain : hier, plusieurs plages ont été souillées dans le nord du Médoc, déjà touché par la première vague de pollution début janvier. Ces nouveaux arrivages interviennent alors que les opérations de nettoyage des plages ont bien progressé. Signe de cette amélioration, l'interdiction du ramassage et de la pêche des coquillages sur l'ensemble du bassin d'Arcachon, a été levée à la plus grande satisfaction des ostréiculteurs.

17 janvier 2003..... La ministre de l'Ecologie et du Développement durable, Roselyne Bachelot, s'est rapidement placée en première ligne dans la lutte contre la pollution du Prestige. Q : Des élus d'Aquitaine affirment que l'Etat n'a pas mobilisé assez d'agents publics, militaires et experts sur les côtes françaises polluées. Que leur répondez-vous ? R : Je comprends parfaitement l'irritation des élus, mais aussi de tous les citoyens du littoral atlantique. Devant une telle marée noire, instinctivement, nous souhaiterions tous la mobilisation d'un maximum de moyens, tout de suite, et même avant l'arrivée du fioul sur les plages. Mais, en l'occurrence, le nombre ne fait pas obligatoirement la force, même si un millier de femmes et d'hommes des services de l'Etat sont déjà à pied d'œuvre sur le terrain. La première difficulté que nous rencontrons tient à l'extrême dispersion de la pollution due au Prestige, puisqu'elle a déjà touché, simultanément, des centaines de kilomètres de côtes, des Landes à la Charente-Maritime. Nous mobilisons actuellement des moyens mécaniques qui n'ont jamais été aussi importants. Q : Vous êtes allée plusieurs fois sur le terrain. Qu'avez vous ressenti ? R : Une grande colère, mais aussi de la consternation et même du chagrin. J'aime ce littoral atlantique que je connais bien, avec ses paysages grandioses, sa nature jusqu'alors préservée, mais aussi avec ses gens qui y vivent et qui y travaillent. En tant qu'élue, j'ai déjà eu à gérer la pollution de l'Erika. Je ne pensais pas revoir une telle catastrophe. Face à cette récurrence, c'est bien de la fureur que j'ai ressentie. «Comment une telle chose peut-elle se reproduire ? » Il n'y a aucune réponse acceptable à cette question. Cependant, je suis aussi portée par une volonté de passer à l'action sur tous les fronts: sur le terrain, qu'il va falloir parfaitement dépolluer, mais aussi sur la scène internationale, car le droit et la sécurité maritimes doivent être profondément réformés. Q : Avez-vous l'impression d'être efficace ? R : Face à une catastrophe d'une telle ampleur, on a parfois le sentiment d'avoir à vider la mer avec une petite cuiller. Cependant, du point de vue de la sécurité, notre prudence dans la mobilisation - progressive et très encadrée - de tous les volontaires est la marque d'un véritable sens de la responsabilité. J'ai demandé aux organismes experts, tels le Centre de documentation, de recherches et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre), de travailler sur le dossier dès le début de la marée noire en Espagne, mi-novembre. Dès le 22 novembre, j'ai invité toutes les associations de protection de la nature à participer à l'action publique contre la marée noire. La Ligue de protection des oiseaux (LPO), le WWF et tant d'autres ont immédiatement répondu présent. Enfin, à cette même date, j'ai demandé aux préfets concernés de faire établir des états des lieux écologiques, avant l'arrivée du pétrole sur nos côtes, afin de préparer déjà les demandes d'indemnisation.

18 janvier 2003..... Naufrage du Prestige : L'arrivée de nouvelles galettes... Les plages de Gironde ont été encore touchée. La deuxième vague de pollution du Prestige qui frappe le littoral aquitain depuis le retour des vents d'est a laissé hier des galettes de fioul sur plusieurs kilomètres de plages océanes en Gironde. La commune de Lège-Cap-Ferret, haut lieu touristique en été, a été la plus touchée par ce nouvel arrivage. «C'est impressionnant, il y a des boulettes, des galettes et des bouses sur une dizaine de kilomètres » a déploré Michel Sammarcelli, le maire. Les plages de cette station balnéaire avaient



déjà été touchées par les premières vagues de boulettes en provenance du pétrolier libérien Prestige. Plus au sud, dans les Landes, quelques boulettes éparses ont été retrouvées, sur la plage de Biscarrosse. Après le reflux de la marée, les services techniques de la mairie d'Arcachon ont également trouvé des petites boulettes, qui s'éparpillaient sur deux plages, "sur une bande d'environ un mètre de large". Mais sans que l'on ne sache si cette pollution refluit ou provenait d'une nouvelle nappe. L'arrivée de nouvelles boulettes à l'intérieur du bassin serait une catastrophe pour les ostréiculteurs qui ont recommencé hier matin à vendre leurs huîtres après douze jours d'interdiction.

18 janvier 2003..... C'est sa première visite "officielle", elle est pour les oiseaux mazoutés : Gilles Lemaire, le nouveau secrétaire national des Verts, a très symboliquement réservé sa première sortie officielle au centre de soin pour les oiseaux victimes de la pollution du "Prestige" à Biarritz (Pyrénées-Atlantiques), où il est accompagné de deux députés européens écologistes. "Aujourd'hui, les Verts sont ici, près des plages touchées par le pétrole du Prestige, mais ils sont aussi au Somport et dans les manifestations contre la guerre en Irak", explique Gilles Lemaire, qui doit ensuite se rendre sur les plages de Capbreton (Landes) et Biscarrosse, pour y rencontrer des militants.

21 janvier 2003..... La menace du «Prestige» sur le littoral aquitain se fait plus pesante : Après les nouvelles arrivées de boulettes et de galettes de fioul ce week-end, les autorités redoutent une pollution plus massive dès demain si les vents ne tournent pas. L'inquiétude grandit chez les élus et chez les professionnels du tourisme et de la mer. Samedi 18 janvier, 822 personnes étaient officiellement en action sur le littoral aquitain, pour lutter contre la pollution échappée du pétrolier Prestige. La marée de la nuit avait apporté son lot de boulettes de 2 à 5 centimètres, mais surtout des galettes de 15 centimètres posées comme des méduses sur les plages de Lacanau et du Porge. Une partie, que l'on n'avait pas eu le temps d'enlever, est repartie avec la marée suivante... qui a apporté d'autres boulettes. Pour l'instant, l'essentiel des dommages se situe au nord de la côte landaise, entre le sud du bassin d'Arcachon et l'estuaire de la Gironde. Quelques rejets ont été ramassés au nord de Royan, où les plages sont l'objet d'une surveillance et d'un nettoyage quotidiens. Mais ce secteur n'a pas nécessité le recours aux moyens antipollution gérés par le centre Polmar du Verdon, de l'autre côté de l'estuaire. Plus au sud, les plages des Pyrénées-Atlantiques sont déclarées propres tandis que, dans les Landes, le chantier de Vieux-Boucau est considéré comme terminé. Le scénario a été le même dimanche 19, avec 876 personnes mobilisées, dont 270 dans les Landes, entre Mimizan et Biscarrosse. Le gros de l'effectif est composé de militaires du centre d'essai des Landes et de pompiers. Une petite centaine d'agents de l'Etat sont déployés en Charente-Maritime, où il s'agit surtout d'un travail de surveillance et de ramassage des quelques boulettes échouées sur les plages. L'essentiel de l'effort - 500 personnes - est porté sur le littoral girondin, entre la pointe du cap Ferret et la pointe du Verdon. Un territoire où l'on est d'autant plus chatouilleux que les cicatrices de la tempête de décembre 1999 sont loin d'être effacées. Les Médocains savent en effet que, entre l'effet d'annonce des crédits débloqués et la réalité des indemnités, il peut se passer plusieurs tempêtes. Il ne s'agit pas pour eux de spéculer sur d'hypothétiques crédits, mais d'assurer le lendemain. Déjà, les boulettes du Prestige avaient failli faire manquer à l'ostréiculture arcachonnaise toute la période des fêtes, le temps fort de l'année. Sur le plan touristique, les menaces sont tout aussi pesantes, même au-delà des zones directement touchées. C'est ainsi que les professionnels constatent une baisse importante des réservations, particulièrement pour les établissements de thalassothérapie (25%) et les hôtels (15%). Ce ralentissement peut avoir des conséquences importantes à une période de l'année où beaucoup d'établissements ont besoin des arrhes des réservations pour ajuster leur trésorerie. Le front se situe de part et d'autre du bassin d'Arcachon, de Biscarrosse au Verdon. La plupart des communes touchées ont des dizaines de kilomètres de plage à contrôler, et à nettoyer éventuellement, selon les caprices de l'océan et du vent. Ce n'est pas le désert des Tartares. L'ennemi est là, mais on ne sait jamais de quels moyens et de combien de temps on disposera pour le repousser, et dans quelles baïnes (trous d'eau) éloignées il a réussi à se glisser. Sur les plages, il faut faire le ménage chaque jour, avant que le fioul ne s'enfouisse dans le sable. Il est des endroits où sa présence est beaucoup plus difficile à détecter: par exemple, dans les zones marécageuses du bassin ou dans les marais de l'estuaire de la Gironde où personne ne s'aventure jamais. Si les collectivités locales ont parfois la réputation de crier avant d'avoir mal, il semble bien, cette fois, qu'elles rencontrent le même problème que le préfet de région, coordonnateur de la lutte. Les militaires du contingent ne sont plus là, comme au temps de l'Amoco-Cadiz, pour nettoyer les plages. Pompiers et employés municipaux ne sont pas taillables et corvéables à merci. Leur mobilisation pose des problèmes financiers et désorganise les services. Autre récrimination commune aux maires du littoral - ils se sont baptisés «Les frères de la côte» -, le manque de moyens mécaniques pour nettoyer les milliers d'hectares, les millions de mètres cubes de sable. Chacun essaie d'inventer ses solutions, d'expérimenter les machines les plus diverses, les filets de protection les plus complexes. Régions et départements les aident au maximum bien avant de savoir s'ils auront le feu vert d'une préfecture maritime, à Brest, qui leur paraît lointaine et prudente. La visite de Mans Jacobsson, administrateur général du Fonds international pour l'indemnisation des dommages dus aux hydrocarbures (Fipol), à Bordeaux, n'aura guère contribué à rassurer les victimes de la pollution et ceux qui ont organisé la lutte, à commencer par les élus. Un petit tour sur le littoral, où il aurait été «surpris par l'immensité des plages», une visite à Bordeaux, où il envisagerait d'installer un guichet d'indemnisation comparable à celui mis en place à Lorient pour l'Erika ou à ce qui existe déjà en Espagne ou au Portugal, n'ont pas suffi. De toute façon, l'enveloppe de 180 millions d'euros mis à la disposition des victimes par le Fipol est mince. Avant qu'elle soit répartie entre l'Espagne, le Portugal et la France, chacun sait, de Biscarrosse au Verdon, qu'il y aura beaucoup d'autres marées, parfois bien noires, avant qu'on ait aperçu la couleur des euros du Fipol.



21 janvier 2003..... La pollution du Prestige laisse un sursis aux pêcheurs et aux ostréiculteurs du bassin d'Arcachon. Les 350 ostréiculteurs du bassin d'Arcachon peuvent souffler. L'arrêté préfectoral interdisant la commercialisation des huîtres et autres coquillages, dû à la présence de galettes de fioul dans le bassin, a été levé au soir du 16 janvier. Depuis le 4, à la demande des professionnels, le ramassage des coquillages était interdit par mesure de précaution. Il fallait vérifier qu'aucune trace d'hydrocarbures ne s'était infiltrée dans les mollusques: «La concentration en hydrocarbures aromatiques polycycliques est dix fois inférieure à la norme tolérée », avait affirmé le préfet de Gironde, Christian Frémont. Les conséquences économiques sont également limitées: janvier a toujours été un mois de «convalescence» pour les conchyliculteurs après la forte activité de décembre. Ils réalisent plus de 50% de leur chiffre d'affaires annuel à cette époque. «Ils ont même eu beaucoup de chance, note Christophe Gibon, directeur départemental des services vétérinaires de la Gironde, car les premières boulettes de fioul sont arrivées juste après l'effervescence de décembre, et les huîtres n'ont pas été touchées par la dinophysis, une algue toxique diarrhéique naturelle qui, elle, a contaminé les moules du bassin », toujours interdites à la vente depuis le 12 décembre. Et si, malgré les barrages, des traces d'hydrocarbures réussissaient à nouveau à pénétrer à l'intérieur du bassin ? «Je reverrai ma décision, sous réserve du constat visuel et des contrôles sanitaires », assure le préfet. De fait, les 18 et 19 janvier, de nouvelles galettes sont venues s'échouer sur le littoral, mais «le bassin, lui, est propre », assurait-on, le lendemain soir, à la préfecture. Les pêcheurs en mer semblent plus chanceux. Ils pourraient même profiter des contrecoups de la marée noire. Pendant la première quinzaine de janvier, les cours moyens à la criée d'Arcachon ont augmenté de 10% à 30% selon les produits, avec une envolée des prix de la sole. Même si Yves Herszfeld, le directeur du port, reste prudent, il explique cette progression notamment par «une demande des consommateurs espagnols, méfiants quant à leur production nationale ». Un mareyeur espagnol vient d'ailleurs de s'installer à la criée. Du jamais-vu dans le port arcachonnais. Malgré tout, Jean-Luc Rivet, directeur commercial d'Arcacoop, une coopérative de mareyeurs, premier client de la criée, est sceptique. Il connaît bien la clientèle espagnole pour exporter dans ce pays, depuis dix ans, 80% de ses achats: «Nous n'avons pas ressenti d'impact lié à la marée noire. On vend toujours très bien en début d'année du fait de la demande liée au 6 janvier, jour férié en Espagne, et de la rareté des poissons d'importation à cette période-là. » Pour Franck, jeune patron pêcheur, il n'y a pas de raison de s'inquiéter «pour l'instant » : «Nous n'avons pas de baisse d'activité. En mer, le pétrole reste à la surface, et les poissons font comme nous, ils fuient le fioul.» Les analyses confirment les observations des marins : «Les poissons bougent et, statistiquement, les prélèvements réalisés sur un large échantillonnage au moment de l'Erika montrent qu'il n'y a aucune contamination aux hydrocarbures », assure Jean-Paul Dreno, directeur de la station de l'Ifremer à Arcachon. Mais les prévisions sont préoccupantes : les prévisions de dérive des pollutions dues au naufrage du Prestige font état pour demain d'un rapprochement «jusqu'à environ 50 km » des côtes françaises (Vendée, Charente-Maritime et Gironde), indique la préfecture de Gironde. Le 19 janvier, les moyens de surveillance aérienne ont détecté une douzaine de plaques, traînées et amas de boulettes, les plus proches des côtes étant situées à 210 km à l'ouest de l'embouchure de la Gironde. la préfecture souligne que les «arrivées éparses» de boulettes et de galettes se poursuivent et «semblent s'étendre » sur les plages, alors que les conditions climatiques «rendent difficiles les opérations de dépollution ».

21 janvier 2003..... La Commission de Bruxelles propose d'alourdir les sanctions contre les marées noires. La Commission européenne propose aux pays membres de durcir les sanctions contre les auteurs de pollutions. Loyola de Palacio, commissaire à l'énergie et aux transports, souhaite que des poursuites pénales, et non plus seulement civiles ou administratives, soient intentées contre les responsables de dégazages. La proposition établira une liste des violations qui pourraient être constatées et des sanctions pénales. La Commission suggère des amendes sévères et la possibilité d'emprisonnement. Elle propose également des échanges d'information entre les pays afin de rendre les poursuites plus efficaces. Jusqu'à maintenant le nombre de navires sanctionnés est resté faible. En mars 2002, un porte-conteneurs battant pavillon de Hongkong, le Hunday Continental, a été condamné à 150 000 euros d'amende pour avoir, après un dégazage au large des côtes de Charente-Maritime le 23 mai 2000, formé une traînée de 100 mètres de large et 30 kilomètres de long. Par ailleurs, le président de la Commission, Romano Prodi, a adressé, le 18 janvier, une lettre au premier ministre grec, Costas Simitis, dont le pays assure la présidence de l'UE pour six mois, depuis le 1er janvier. M. Prodi lui demande qu'«une initiative forte s'impose à l'égard des pays qui, en offrant des pavillons de complaisance ou par manque de contrôle, ou par toute autre négligence, permettent que des bateaux dangereux et inadaptés circulent impunément dans les eaux internationales.» Il estime que l'Union devrait «proposer une modification de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, afin que les Etats riverains puissent mieux se protéger contre les risques liés au passage de navires "à risques" en transit ».



23 janvier 2003..... Le pétrolier Prestige bientôt colmaté : Les travaux de colmatage de l'épave du pétrolier Prestige, effectués depuis le 1er décembre au large de l'Espagne par le sous-marin Nautille de l'Institut français de Recherche et d'exploitation en mer, devraient se terminer fin janvier ou début de février. Pour l'Ifremer, "les travaux réalisés sur la carcasse pourront tenir au moins 8 à 10 mois, voire un ou deux ans, un délai suffisant

pour mettre au point un traitement définitif du Prestige". Hier, alors que la tempête déposait une vague massive de fioul sur le littoral aquitain, le conseil général de la Gironde demandait l'ouverture d'une enquête parlementaire sur le naufrage.

### Une délicate mission de colmatage pour le Nautille

Profondeur maximale d'intervention : 6000 m  
 Poids : 19,5 tonnes  
 Équipage : 3 personnes  
 Rayon d'action au fond : 7,5 km  
 Autonomie au fond : 5 h

Projecteur 650 W à iode  
Caméras couleur  
3,8 m  
2,70 m  
8 m  
Bras robotisés

#### 1 La descente

- Durée : 1 h
- Vitesse : 0,7 m par seconde
- Pour descendre, le Nautille est lesté de 250 kg de grenailles aimantées sur son flanc

#### 2 Le nettoyage

- 1 ou 2 immersions
- Dégagement du pont, des câbles, filins et autres débris pour accéder aux 20 orifices d'où s'échappent 125 t de fioul par jour

#### 3 Le colmatage des vingt fissures

Orifice de 10 cm de diamètre sur le pont

Sac de grenailles (billes en acier)

Orifice type bittes d'amarrage

Cylindre lesté, en néoprène et aluminium

Orifice type trappe

Bâche lestée de sacs de grenailles (25 kg)

Orifice type champignon

Toile de néoprène fixée au champignon et couverte d'une cloche métallique

500 m  
1 000 m  
1 500 m  
2 000 m  
2 500 m  
3 000 m  
3 500 m  
Pente de 30°  
3,5 km

23 janvier 2003..... Bien qu'un peu plus de 24000 tonnes de fioul échappées de l'épave du Prestige aient déjà été récupérées à terre et en mer, chaque jour apporte son nouveau lot de boulettes et de galettes sur les côtes espagnoles. et françaises. Le 22 mars, la tempête qui souffle sur les landes et la Gironde a déposé d'importantes quantités de déchets, souillant les zones qui avaient été déjà nettoyées, Deux autres nappes, repérées à une centaine de kilomètres de la Gironde et de l'île d'Yeu, menacent. Sur l'épave, le NAUTILLE, le sous-marin de poche de l'Ifremer, multiplie les exploits et a déjà colmaté plus de la moitié des fuites (130 tonnes fin décembre 2002). Ces réparations provisoires devraient se terminer fin janvier, début février. Les Espagnols devront ensuite trouver une solution définitive pour contenir ou pomper le fioul restant.

24 janvier 2003..... La France prépare une liste de «zones et ports refuges» pour accueillir les navires en détresse. En vertu d'une instruction interministérielle du 2 avril 2002 du secrétariat général de la mer sur les «ports et les

zones refuges », un protocole d'accord vient d'être signé entre le vice-amiral d'escadre Jacques Gheerbrant, préfet maritime de l'Atlantique, et Gérard Patey, directeur général du port autonome de Nantes - Saint-Nazaire, pour l'accueil des navires qui se trouveraient en difficulté dans le golfe de Gascogne. Il doit entrer en vigueur le 28 janvier. Ce protocole est un mode d'emploi précis sur les procédures à engager et rôles respectifs des autorités civiles et militaires (notamment le Centre des opérations maritimes à Brest) lorsqu'un navire - et pas seulement un pétrolier - se trouve en difficulté entre Brest et le cap Finistère, à l'ouest de l'Espagne. Comme les réticences de la population concernée par la présence d'un navire endommagé sont, évidemment, à prendre en compte, ce texte prévoit de satisfaire à une série de conditions et précautions avant d'autoriser le navire à pénétrer dans le chenal de la Loire et à s'amarrer aux quais de Donges, de Montoir ou de Saint-Nazaire. D'autant que sont installées en bordure du fleuve une grande raffinerie, un terminal méthanier et plusieurs usines chimiques classées Seveso. Plusieurs typologies de risques sont énumérées. En cas d'extrême danger pour l'environnement marin, et «lorsque l'intérêt général le commande », le préfet maritime peut user de son pouvoir de mise en demeure et contraindre les dirigeants du port à désigner un quai ou un site d'accueil du bâtiment en péril. Pour que l'opération de sauvetage préserve, sur le plan juridique, les intérêts du port et de l'Etat, l'armateur versera une caution pour le paiement des droits de port, les opérations de mise en sécurité du bâtiment, le pilotage et le remorquage, la perte d'exploitation commerciale si un quai est occupé par un navire en réparation. Toute décision d'accueil ou de refus d'un navire en situation critique devra être précédée d'une évaluation - sur une échelle chiffrée - des risques pour le port et les populations littorales. Une grille de cotation des risques, faibles, moyens, majeurs, forts, est établie: pollution, perte ou pas du bâtiment, aspects financiers, risque pénal et risque d'attaque médiatique, menace pour la vie humaine des marins, des sauveteurs, de la population. L'échelle des risques encourus par le port en cas d'accueil du navire va de 0 à 3250. Au même moment, Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat à la mer, et Roselyne Bachelot, ministre de l'écologie et du développement durable, viennent de charger trois inspecteurs généraux (ponts et chaussées, affaires maritimes et environnement) de rédiger un rapport avant la fin mars sur les informations, critères et procédures à mettre en œuvre pour «diriger un navire en avarie ou en détresse vers une zone refuge ». La mission des inspecteurs généraux devra prendre en considération «les risques» éventuellement encourus par les populations concernées, compte tenu de «la complexité et de la sensibilité» du sujet vis-à-vis de l'opinion publique. Les recommandations qu'elle fera, site par site, sur les façades de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée, devront établir «une chaîne de responsabilités» des différentes autorités publiques. Comme les autres Etats membres de l'Union européenne, la France devra, en application d'une directive communautaire du 27 juin 2002, faire connaître la liste des zones refuges qu'elle propose.



- 24 janvier 2003..... Prestige : 24 000 tonnes de fioul récupérées. Selon le gouvernement régional de Galice, un peu plus de 24000 tonnes de fioul sur les 77 000 tonnes que contenait le Prestige ont été récupérées en mer et sur terre depuis le naufrage. Sur ce total, 15 800 tonnes de fioul ont été aspirées par la flotte de navires de pompage spécialisés opérant au large de l'Espagne, et dont une partie a été redéployée face au littoral français, touché à son tour par la marée noire. Le reste a été ramassé par les pêcheurs de Galice, des Asturies, de Cantabrie et du Pays basque espagnol, souvent avec des moyens rudimentaires, et dans un premier temps sans aucun soutien logistique des administrations régionales et nationale. Ces opérations ont été particulièrement efficaces en Galice, dans le nord-ouest de l'Espagne, la région de loin la plus touchée par la catastrophe. les pêcheurs de la région sont parvenus à empêcher jusqu'à présent les nappes de fioul de pénétrer dans les vallées fluviales des Rias Baixas, préservant ainsi la production de coquillages, vitale pour l'économie locale.
- 24 janvier 2003..... Arrivée d'une nouvelle pollution sur le littoral atlantique : Du sud des Landes au nord de la Gironde, les côtes ont été fortement souillées mercredi 22 et jeudi 23 janvier par des boulettes et des galettes de fioul apportées par la tempête. Si la Charente-Maritime et les Pyrénées-Atlantiques ont été épargnées, les plages des Landes, notamment celles de Mimizan, du Centre d'essais des landes et de Lège-Cap-Ferret ont souffert de cette nouvelle pollution du Prestige. Au nord du Médoc, les communes de Montalivet et du Porge ont été touchées. la colère des élus est d'autant plus grande que certaines de ces zones venaient d'être entièrement nettoyées. Certains se disent «totalemment découragés », d'autant que d'autres nappes de fioul, encore entre deux eaux, menacent d'arriver si les vents ne changent pas. Cinq millions d'euros ont déjà été engagés par l'Etat français depuis l'arrivée des premières boulettes. Mais personne ne peut raisonnablement dire ce que cela coûtera. C'est pourquoi le parquet de Brest a déclenché 37 procédures judiciaires depuis l'ouverture, début janvier, d'une information judiciaire contre X... dans le cadre du naufrage du Prestige.
- 24 janvier 2003..... La marée noire du Prestige continue malgré les exploits du Nautille. Plus de la moitié des fuites du «Prestige» ont été colmatées. Le sous-marin de poche de l'Ifremer devrait achever sa mission dans les premiers jours de février. A charge ensuite pour les Espagnols de trouver une solution définitive pour l'épave. Le «Nautille », le petit sous-marin de recherche de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), est-il en train de gagner son incroyable pari ? Le colmatage, par 3 800 mètres de fond, des fuites d'une épave pétrolière, le Prestige, qui, il y a peu encore, laissait échapper de ses cuves quelque 80 tonnes de fioul lourd. Assurément oui. Le Nautille, engin exclusivement conçu à l'origine pour la recherche scientifique, a accompli un formidable travail au point que, dans un débordement d'optimisme, la commission scientifique espagnole estimait dans un communiqué en date du 17 janvier que l'épave ne fuyait plus qu'au rythme de une tonne par jour ! Le Nautille certes travaille bien et vite, mais peut-être pas au point de réduire comme annoncé triomphalement par les Espagnols le volume des fuites de 80 tonnes à une tonne en quelques jours seulement. Prudence donc et un grand bravo à son équipage - un pilote et un copilote d'Ifremer-Génavir accompagnés d'un observateur de la société Sasemar (Sociedad de Salvamento y Seguridad Maritima) -, qui, le 15 janvier, avait réussi le tour de force de neutraliser plus de la moitié, principalement sur la partie avant du navire, des vingt fuites répertoriées par le sous-marin. La plupart des fissures sont concentrées sur la partie avant de l'épave, à la jonction du pont et des flancs à bâbord et à tribord. «C'est l'avant du navire qui a touché le fond le premier, et qui s'est déformé sous le choc ainsi que l'ensemble du bateau », explique Guy Herrouin, directeur du centre Ifremer de Méditerranée. Et d'ajouter que, selon lui, l'apparition de nouvelles fissures dans le futur semble peu probable, car l'épave est stable. Dix de ces fuites sur les onze que présente la partie avant de l'épave ont été obturées: sept totalement, une presque totalement et deux partiellement. Une autre l'a été sur la partie arrière où huit fuites supplémentaires restent à colmater. Un travail qui avait permis de ramener le débit des fuites de 120 à 80 tonnes. Depuis, d'autres opérations ont été menées, ce qui incline peut-être la commission scientifique espagnole à beaucoup d'optimisme. Quoi qu'il en soit, «ces interventions donnent aux autorités espagnoles le temps de réfléchir aux moyens de neutraliser définitivement l'épave, explique Jean-François Minster, président d'Ifremer. Avec elles, nous avons fait le choix de tout tenter pour arrêter la marée noire, même si c'est au prix d'une reprogrammation d'une partie de nos campagnes océanographiques ». Par exemple, la campagne Exomar, qui devait étudier la biodiversité des systèmes hydrothermaux sur la dorsale média-atlantique, a été reportée à 2004. Sur le terrain, «le travail avance, malgré une météorologie défavorable et des creux de 5 à 6 mètres qui empêchent souvent d'intervenir pendant plusieurs jours», raconte Guy Herrouin. Pas étonnant. Si le Nautille, sous-marin de 19,5 tonnes et 8 mètres de long, est capable d'affronter les grandes profondeurs, et ce jusqu'à 6 000 mètres, il s'accommode mal pour sa mise à l'eau de conditions météorologiques trop sévères. Quoi qu'il en soit, les équipes de l'Ifremer sont «confiantes et restent très mobilisées ». Entre le 19 décembre 2002 et le 15 janvier 2003, le vaillant petit sous-marin a effectué huit plongées et passé trente-cinq heures sur le fond entre 3 500 mètres (partie arrière de l'épave) et 3 820 mètres (partie avant). A cette occasion, les scientifiques et les techniciens de l'organisme français ont dressé, grâce aux sondeurs du navire porteur Atalante et au logiciel de cartographie Caraïbes, une carte topographique en 3D des fonds où gisent les deux morceaux de l'épave. L'équipage du Nautille a profité de ses plongées pour mesurer la température du fioul qui est passée de 10°C il y a un mois à 5°C ou 6°C aujourd'hui. Cela ne change rien à la densité de ces matières, qui restent toujours plus légères que l'eau de mer. Mais la baisse de température les a rendues plus visqueuses. Une bonne nouvelle, car cela entraîne une réduction du débit de fioul. Pour réaliser les systèmes d'obturation, il a fallu en effet tenir compte de la flottabilité du fioul, qui exerce une force vers le haut en raison de la poussée d'Archimède. Ainsi, «pour un orifice de 1 mètre carré de surface, il faut exercer une force de 600 kilos par mètre carré pour compenser cette poussée du fioul», explique Guy Herrouin. Des données qui ont été transmises à la société espagnole Tzar qui a conçu les équipements nécessaires aux obturations : plaques, poids et autres pièces métalliques. Sur les



cassures et les trous les plus petits, environ 10 centimètres de long, le bras télémanipulateur du sous-marin a appliqué des morceaux de bâche bleue contenant de la grenaille d'acier, maintenue ensuite en place par des sacs de lest. Une deuxième catégorie d'orifices, les ouvertures circulaires de ventilation, de 30 centimètres de diamètre, ont été obturés par des couvercles à trois branches vissés et recouverts ensuite par des sacs lestés d'acier. Enfin, les deux énormes panneaux d'accès aux réservoirs, larges de 1,50 m, qui étaient restés ouverts, ont été refermés en actionnant leur système de fermeture. Restait «le gros champignon d'une bouche d'aération, de 3 mètres de diamètre, situé sur le pont avant, sur lequel nous n'étions pas encore intervenus car le sac qui doit le recouvrir était en cours de fabrication chez tzar. Cette pièce, précise Patrice Lardeau, du centre Ifremer de Méditerranée, vient d'être livrée par hélicoptère et l'on n'attend plus que de bonnes conditions météo pour la poser». Actuellement, le Nautile et son navire porteur, l'Atalante, font escale dans le port de Vigo, sur la côte de Galice, à dix heures de route du lieu de l'épave. Une pause nécessaire pour relever les équipages, procéder à quelques vérifications sur le sous-marin et permettre à la commission scientifique espagnole mise en place après le naufrage du Prestige de préparer les interventions à mener sur la partie arrière de l'épave. La campagne de colmatage du Nautile, initialement prévue jusqu'au 20 janvier, devrait donc durer au moins jusqu'aux premiers jours de février. Son coût, 1,2 million d'euros, sera donc vraisemblablement revu à la hausse, étant donné qu'un jour d'intervention en mer du Nautile et de l'Atalante est facturé 50 000 euros.

- 24 janvier 2003..... Opération pompage du Prestige : les autorités espagnoles devraient très prochainement désigner une entreprise - ou un consortium d'entreprises - pour traiter le fioul qui reste dans les cuves du Prestige. Une opération très complexe, qui intéresse les grandes sociétés spécialistes des travaux sous-marins et de l'exploitation pétrolière à grande profondeur. Le renflouement de l'épave a été écarté, en raison de la profondeur (entre 3500 m et 3800 m) à laquelle repose l'épave. le pétardage, c'est-à-dire le bombardement des cuves, a été envisagé, mais cette solution a été repoussée par crainte d'une levée de boucliers de la part des associations écologistes. Certains ont proposé de construire un sarcophage autour de l'épave, d'autres de la prendre dans un cocon de glace qui la remonterait en surface, ce qui permettrait alors son traitement. On s'orienterait aujourd'hui vers un pompage des cuves, le pétrole ayant été préalablement liquéfié. Parmi les entreprises ayant eu des contacts avec les autorités espagnoles, on peut citer Coflexip Stena (groupe Technip), Stolt Off Shore, Smit Tak et l'entreprise française Doris Engineering, qui, avec d'autres, avait été chargée par TotalFinaElf de superviser les travaux de pompage de la cargaison de l'Erika en 2000.
- 25 janvier 2003..... Oiseaux mazoutés par la marée noire du Prestige : L'Union française des centres de sauvegarde de la faune sauvage (UFCS) lance un appel aux dons privés pour financer le démazoutage des oiseaux victimes de la pollution du "Prestige". Selon l'UFCS, qui gère une unité mobile installée depuis le 6 janvier à Pouydesseaux (Landes), 1 332 oiseaux mazoutés ont été collectés depuis le début de la crise.
- 25 janvier 2003..... Le fioul du navire «Le Tricolor» s'échappe : Les autorités belges étaient très inquiètes hier, une nappe de plusieurs kilomètres de fioul lourd issu de l'épave du roulier norvégien Tricolor, échoué dans le détroit du Pas de Calais depuis le 14 décembre, se dirigeait vers leurs eaux territoriales et donc vers leurs plages... Durant les travaux de pompage dans les soutes de l'épave, le système de fermeture d'un des réservoirs a été arraché. Et c'est ainsi que 170 tonnes de mazout ont été malencontreusement relâchées...
- 26 janvier 2003..... Aucune pollution par le fioul n'a été constatée sur les côtes françaises, annonce la préfecture de la Manche, autour du navire «Tricolor». En revanche, «une cinquantaine d'oiseaux ont été retrouvés mazoutés», indique la Ligue ornithologique et naturaliste du Nord-Pas-de-Calais. Au total, 450 oiseaux, principalement des guillemots, mais aussi des pingouins, ont été recueillis aux alentours de Dunkerque et soignés par la Société protectrice des animaux.
- 27 janvier 2003..... «Prestige» : La préfecture de la zone de défense sud-ouest, basée à Bordeaux, indique qu'à partir de ce jour les moyens de protection du bassin d'Arcachon et de l'estuaire de la Gironde vont être renforcés pour prévenir une nouvelle pollution du Prestige. Trois barrages flottants montés sur pontons seront disposés en épis sur les plages d'Arcachon et de la Teste-de-Buch. Une nappe disloquée dérivait toujours, le 26, à 50 km des côtes de Gironde et de Charente-Maritime, tandis qu'une autre, plus «concentrée», se trouvait à environ 150 km à l'ouest de l'estuaire.
- 28 janvier 2003..... Pour faire face à la pollution du Prestige, de nouveaux moyens de lutte antipollution vont être installés à l'entrée du bassin d'Arcachon et dans l'estuaire de la Gironde pour faire face à l'arrivée éventuelle du pétrole du "Prestige". Trois barrages flottants montés sur des pontons seront disposés en épis sur les plages Pereire, du Moulleau et à la corniche, à Arcachon, et à La Teste-de-Buch, à l'entrée sud du bassin. Une étude est également en cours pour améliorer le dispositif de protection de la passe nord, à l'intérieur du bassin.
- 29 janvier 2003..... «Prestige» : 30 000 tonnes de fioul déjà ramassées. Deux mois après le naufrage du Prestige au large de la Galice, les quantités de fioul récupérées dépassent largement les premières estimations officielles espagnoles sur le volume de pétrole échappé des soutes du navire. A ce jour, plus de 30 000 tonnes de fioul ont été ramassées, en France et en Espagne. Et le chantier est loin d'être achevé : des quantités importantes de pétrole continuent de dériver, parfois de manière concentrée, parfois sous forme diffuse, du lieu du naufrage jusqu'au large des côtes bretonnes. En Galice, 16 500 tonnes de pétrole ont déjà été pompées en mer par les moyens lourds et 8 000 tonnes ramassées au large par les pêcheurs et parqueurs locaux. Au Pays basque espagnol, les chalutiers ont extrait 1 760 tonnes de polluant. Côté français, 2 620 tonnes ont été «traitées» en mer. Après un long séjour dans l'océan, le fioul est gonflé d'eau dans une proportion que les experts estiment entre 25% et 50%. A ce comptage, il faut ajouter les 40 000 tonnes de résidus, mêlés de sable, d'algues, d'oiseaux morts et de détritiques, déjà ramassés sur les côtes galiciennes : les spécialistes estiment que dix tonnes ainsi traitées correspondent à



une tonne de fioul échappée du bateau. Des milliers de tonnes ont aussi été grattées dans les Asturies et au Pays basque espagnol. L'addition s'alourdit des 1100 tonnes de galettes, boulettes et autres plaques récoltées sur la façade française. Si elles refusent encore d'avancer la moindre estimation, les autorités françaises admettent que la marée noire sera sans doute plus importante que prévu. D'autant qu'une concentration massive de pollution dérive toujours dans le golfe de Gascogne, à 150 km des côtes, menaçant tantôt la rive basque espagnole, tantôt la façade française. Vendredi 24, une flottille de bateaux de pêche, venue surtout des ports basques, et une armada internationale de gros navires de pompage ont attaqué cette nappe et récupéré 1 200 tonnes de pétrole dans la journée. «Le fait qu'on puisse en ramasser autant en si peu de temps n'est pas bon signe », estime-t-on à la préfecture maritime de Brest. Josu Jon Imaz, porte-parole du gouvernement régional basque, affirmait, dimanche 26 janvier, que l'estimation initiale de cette concentration, entre 3 000 et 4000 tonnes, devrait être sans doute doublée. «Il peut également y avoir des nappes entre deux eaux qui échappent à notre surveillance », explique la préfecture maritime. Le Prestige contenait dans ses soutes 77 000 tonnes de fioul, sans qu'on sache encore quelle part s'en est échappée. Il faudra attendre l'hypothétique pompage des cuves par 3 500 m de fond pour connaître l'ampleur du désastre.

29 janvier 2003..... Réagir à une catastrophe écologique, la marée noire du Prestige. Le 19 novembre 2002, le pétrolier Le Prestige coule par 3500 mètres de fond, à 250 kilomètres des côtes de l'Espagne. 77 000 tonnes de résidu de pétrole n°2 sont attendues sur les côtes du littoral atlantique. L'association Mille-Traces lors de la précédente marée noire due au naufrage de l'Erika, avait participé au sauvetage d'oiseaux sur le centre de Noirmoutier aux côtés de la LPO et de la FRAPNA Drôme. Cette nouvelle catastrophe a déclenché très rapidement une organisation de bénévoles et de matériels «prêts à partir ». Nous savions quels allaient être les besoins : épouillettes Gorraz à manche de quatre mètres pour attraper les oiseaux encore vigoureux en respectant une distance de sécurité avant fuite, cartons, couvertures, cirés, bottes, cuissardes, masques, produits de nettoyage, charbon actif, argile .. et tous les produits médicaux de soins d'urgence. Nous avons une expérience de l'organisation , de la prospection des plages. Voilà tout. Il nous restait à mobiliser des bénévoles dans notre association et en Rhône-Alpes avec des compétences bien définies, à trouver des fonds pour financer le voyage (carburant, péages, frais alimentaires pendant le déplacement), à trouver les bons contacts en Espagne pour une collaboration efficace et un accueil des équipes de bénévoles (nourriture, hébergement)... Par chance, nous avons pris contact rapidement avec des personnes réactives et efficaces, et remercions particulièrement la FRAPNA Isère et son directeur, ainsi que la FRAPNA Drôme. Le 1er décembre 2002, treize bénévoles (FRAPNA Drôme et Isère, Association Mille Traces) partent pour quinze jours sur les côtes de Galice pour récupérer en urgence les oiseaux mazoutés. Deux tonnes de matériels (masques, bottes, cartons, combinaisons...) récupérés en Rhône-Alpes sont acheminés en Galice par camion. Dans un premier temps, les bénévoles ont été accueillis par l'association SEO/Birdlife sur place en Galice, qui gère deux petits centres d'accueil pour animaux blessés et un centre de soins. Une collaboration difficile tant par la difficulté à communiquer que par le manque de moyens financiers, humains et matériels sur place. Dès le premier jour, l'équipe de Rhône-Alpes se voit attribuer un secteur de côte à deux cents kilomètres de la base d'accueil. Après quelques jours de cette situation coûteuse et inefficace, l'équipe prend ses quartiers dans des bungalows généreusement prêtés par un hôte espagnol pour qui la saison est creuse, mais il faut maintenant gérer le quotidien (courses, cuisine...) Une fois de plus, nous nous attachons à réduire le plus possible le temps entre le mazoutage de l'oiseau et les premiers soins qui lui sont prodigués. L'organisation de petites équipes de trois à cinq personnes dont une équipée d'épouillettes Gorraz qui prospectent de façon méthodique les plages est la plus efficace pour récupérer les oiseaux encore vigoureux qui auront des chances de survie. Après onze jours à parcourir 275 km de côtes sur trois sites, le résultat est désolant. La plus grande partie des animaux trouvés étaient morts : grands dauphins, tortues Caouanne, loutres d'eau douce, et même une vipère ! Une large majorité d'oiseaux: pingouins Torda, guillemots de Troll, fous de Bassan, cormorans, goélands... Certaines espèces sensibles menacées comme le puffin des Baléares ont été touchées. Nous n'avons aucune information précise sur l'étendue des dégâts qui touche les fonds sous-marins (faune et flore), mais toute pêche et ramassage ont été interdits sur 200 km de côtes. Une arrivée massive de moules, de seiches et d'étoiles de mer sur les plages semble révéler une atteinte désastreuse pour le monde marin. Quant aux conditions de travail, elles ont été rendues éprouvantes par un pétrole beaucoup plus agressif que celui de l'Erika. Pour cette opération, notre action a consisté à récupérer les animaux, l'organisation espagnole se chargeait du transport et des soins. Nous ne pouvons pas témoigner de l'efficacité de ces opérations, toutefois, il est certain que la mise en place d'unités légères de premiers soins à proximité des zones de capture éviteraient des pertes liées au stress et à la fatigue du transport. La question des moyens mis en œuvre est intimement liée à la position du monde associatif dans ces situations de pollution évitables. Cette fois-ci encore, le coût repose sur le bénévolat, les dons de généreux adhérents... Le citoyen doit-il payer les défaillances du transport maritime ? L'équipe Mille Traces continuera à s'impliquer dès qu'il s'agit de la sauvegarde d'espèces en danger d'extinction nécessitant des savoir-faire que nous maîtrisons, mais nous restons vigilants à ne pas servir de «bouche trou» aux incohérences de notre société. A l'heure où j'écris ces lignes, le téléphone sonne : on demande des bénévoles pour soigner des centaines d'oiseaux mazoutés sur les côtes landaises... Les projets de l'association sont mis en veille.

30 janvier 2003..... La pollution du «Prestige » touche les plages basques : Des boulettes d'hydrocarbures ont été découvertes, mardi 28 janvier, sur plusieurs plages du Pays basque français, dont Bidart, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz et Anglet (Pyrénées-Atlantiques). Les services techniques et les sapeurs-pompiers ont débuté le nettoyage. Le même jour, le premier ministre, Jean-Pierre Raffarin, a convenu qu'il était difficile de «voir la fin » de la pollution du Prestige. «C'est un sujet sur lequel je suis très préoccupé, très inquiet, quand je vois le peu de moyens dont nous disposons pour faire face à une



catastrophe de cette ampleur », a-t-il dit à l'Assemblée nationale. Les députés ont autorisé, mardi, la création d'une commission d'enquête sur le transport maritime de produits dangereux et polluants.

31 janvier 2003..... Marée noire du Prestige, le combat continue : les opérations de récupération du fioul échappé du pétrolier ont permis de ramasser au large, entre le 24 et le 26 janvier, environ 1 900 tonnes de fioul. Selon la préfecture maritime de l'Atlantique, une flottille de chalutiers et de bateaux de la flotte européenne, équipés de filets spéciaux et de moyens de pompage, a récupéré des nappes d'hydrocarbures en provenance du Prestige au large des côtes de Gironde, de Charente-Maritime et de Vendée. Depuis le naufrage du pétrolier, le 19 novembre dernier, au nord-ouest de l'Espagne, 16 000 tonnes d'hydrocarbures ont déjà été récupérées en mer. Le Prestige transportait 77 000 tonnes de fioul lourd lors de son naufrage.

Février 2003..... Le 12 décembre 1999 c'était la marée noire de l'Erika. Le 19 novembre 2002 c'est la marée noire du Prestige. Trois années séparent ces deux catastrophes. Trois années durant lesquelles les Etats européens n'ont rien fait pour tenter de mettre un terme à cette forme de banditisme. Les plus répréhensibles parmi ces Etats sont la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la Grèce parce qu'ils refusent les mesures de protection timidement proposées par les autres gouvernements des pays européens. Ce serait une tradition maritime de ces trois pays coupables parce qu'ils en vivent, parce qu'ils hébergent sur leur territoire des amateurs propriétaires et responsables des bateaux poubelles ainsi que des sociétés de contrôle qui ne contrôlent rien. Face à cette culpabilité, il serait temps que. les autres pays, qui sont les victimes, décident de poursuivre et de faire payer les pollueurs: les Etats, les armateurs et les pays qui fabriquent des pavillons de complaisance: Chypre et Malte par exemple. Des décisions doivent être prises sans se soucier de l'indifférence coupable de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Les pays victimes pourraient utiliser leur marine nationale à autre chose que la guerre et pour la paix en contrôlant le trafic, en éliminant les navires poubelles des eaux européennes. Egalement en arraisonnant tous ces navires qui pratiquent le dégazage et rejettent leurs pollutions en mer. Il faut que ces navires gangsters soient immobilisés dans les ports les plus proches afin qu'ils payent la réparation de leurs pollutions. Nous sommes face à un véritable terrorisme contre lequel il faut lutter efficacement. Dans le domaine des différentes formes de terrorisme, les Etats-Unis d'Amérique s'arrogent tous les pouvoirs de décision pour la défense de leurs propres intérêts. On ne comprendrait pas que l'Europe actuelle ne soit pas enfin unie pour se protéger de la destruction de notre environnement, sans oublier les autres pays du Tiers-Monde eux aussi menacés. (Alain de Swarte pour Combat Nature)

Février 2003..... De l'Erika au Prestige, trois ans pour rien. La catastrophe de l'Erika a entraîné l'adoption par l'Union Européenne du paquet Erika 1 puis du paquet Erika 2. Ces mesures réglementaires et législatives buttent sur la résistance de certains pays maritimes comme le Royaume-Uni, la Grèce ou Malte. Elles buttent aussi sur le manque de moyens mis en œuvre pour appliquer ces nouvelles mesures. Les délais impartis pour la suppression des navires à simple coque sont inacceptables quand on connaît les risques encourus. Ces délais sont fixés dans le seul but de limiter l'impact économique... aux dépens des gens de Mer, des populations littorales et de l'environnement ! Pourtant, bien que le cadre européen soit nécessaire, il n'est pas une fin en soi. Notre planète est une. Les démarches régionales mènent finalement à reporter les risques sur d'autres grandes régions du globe. Interdire les navires à simple coque sur les côtes européennes rajeunira globalement la flotte mondiale mais rejettera en dehors de la zone Europe les navires à simple coque de plus de vingt-cinq ans d'âge. Agir localement n'empêche nullement d'agir globalement. Il existe donc une impérieuse nécessité à légiférer au niveau mondial. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) est l'instance censée réguler et édicter une réglementation visant à sécuriser les transports de marchandises par voie maritime. Le fait est que cette organisation ne joue pas son rôle. Les modalités de vote au sein de l'OMI génèrent des blocages récurrents. L'OMI ne reconnaît pas le schéma d'expression démocratique classique «Un pays = Une voix » mais au contraire évalue le poids de chaque pays au pourcentage de leur flotte mondiale pour établir les procédures de vote. Ainsi des pays comme la Grèce, Malte, le Liberia et d'autres pays dont l'administration maritime est relativement réduite présentent un poids totalement disproportionné sur toutes dispositions tendant à réglementer le transport maritime international. Les pavillons de complaisance sont certes générateurs d'un risque accru mais une politique de dilution des responsabilités a conduit à l'irresponsabilité généralisée. Partant d'une situation relativement lisible avec un affréteur propriétaire de ses pétroliers assurant lui-même un auto contrôle exigeant, nous aboutissons quelques années plus tard à une situation inextricable où l'affréteur n'est même plus le destinataire de la cargaison, l'armateur s'effaçant derrière une multitude de sociétés écran à responsabilité limitée, des sociétés de classification soumises à des pressions de leurs clients contrôlés et finalement un Etat de complaisance possédant une flotte sans être à même d'assurer le moindre contrôle. Face à cet état de fait, il existe deux possibilités: - réformer l'OMI en limitant l'influence des pays de complaisance en adoptant des procédures de vote garantissant une juste représentation des pays; - ou/et démêler les responsabilités afin de cerner les responsables. Pour cela, il est nécessaire de s'appuyer sur un territoire. Le droit maritime a ceci de particulier qu'il est régi par des lois supranationales dès lors qu'un navire quitte la zone limitrophe des deux cents miles marins. Une politique ultra-libérale a totalement déstructuré les quelques dispositions contraignantes en adoptant un moins disant environnemental et social par le biais des pavillons de complaisance. A cet égard, plus personne ne connaît le point d'acheminement d'un navire et ce même plusieurs jours après son départ. Plusieurs solutions s'offrent à nous pour réinstaurer une transparence absolument nécessaire pour mener des contrôles ciblés. • Propositions: 1] L'armateur reconnu par l'OMI doit avoir un siège social précisément défini assuré à hauteur des dommages potentiels qu'il peut faire courir à l'environnement et doit être à même de fournir une destination finale avant de partir. 2] L'Etat du port dans lequel le navire effectue son chargement délivre le permis de navigation et est considéré comme responsable de la salubrité du navire. Le point de départ est en effet le seul élément tangible qui ne pourrait être dilué dans





l'irresponsabilité ambiante. En cas de naufrage, le pays ayant autorisé le départ du navire est considéré comme le responsable. Une réglementation, pour entrer en application, doit reposer sur un territoire. Le règne de l'informel aboutit régulièrement à des catastrophes. En instaurant ce nouveau droit contraignant, il est possible d'effacer les disparités nées des pavillons de complaisance. 3] Pour instaurer cette responsabilité inversée, chaque Etat doit se doter d'une administration compétente ainsi que d'un nombre suffisant d'inspecteurs supplantant le jeu relativement malsain des sociétés de classification. Le contrôle est un domaine régalien et ne peut être mis en concurrence, surtout lorsque le contrôlé est aussi le client. 4] Les modifications proposées ne pourront avoir lieu qu'à la suite d'une réforme de l'OMI et de ses procédures de vote ultra-libérales pour aller vers une reconnaissance de la procédure «Un pays = Une voix ». 5] Au niveau européen, création d'un corps de garde-côtes européens, extension de la zone de contrôle en mer jusqu'à la limite de la zone exclusive des deux cents miles. (Agir pour l'Environnement)

Février 2003..... Risque de marée noire dans le Pas de Calais : Le cargo Tricolor, transportant près de 3000 voitures, a coulé début décembre au large de Dunkerque, à un endroit où passent 500 à 600 navires par jour. Cela pose de gros problèmes de sécurité. Malgré la signalisation et des bateaux de surveillance, l'épave a été percutée une première fois par un cargo vide mi-décembre, puis par un pétrolier de 70 000 tonnes le 1er janvier. Celui-ci, de nationalité turque, possédait heureusement une double coque. Il a dû toutefois être secouru car il a embarqué de l'eau. Une légère fuite de fioul a été détectée, heureusement sous contrôle. D'autres accidents sont possibles. Le Pas-de-Calais est l'un des détroits les plus fréquentés au monde. Entre 1951 et 1998, il y a eu 26 accidents impliquant des pétroliers. Il y a eu sept collisions en 2001, dix en 2002.

Février 2003..... Combien de marées noires pour faire bouger les gouvernements ? La fédération France Nature Environnement, qui se bat depuis sa création pour prévenir les atteintes de tous ordres à l'environnement, est scandalisée par la nouvelle catastrophe écologique qui s'annonce. (...) La perte du pétrolier «Prestige », avec 70 000 tonnes de fioul, n'aurait jamais dû se produire. Elle est le résultat de défaillances graves de la part des autorités espagnoles dans les opérations de sauvetage. C'est surtout le fruit de promesses non tenues par les Etats européens qui, après divers naufrages et en particulier celui de l'Erika, continuent d'accepter dans leurs ports des navires poubelles affublés d'équipages sous-payés et incompetents. La décision d'attendre 2015 pour imposer pleinement les mesures techniques et juridiques nécessaires est inacceptable. Laisser des navires poubelles circuler dans la zone économique exclusive de l'Union Européenne pendant encore treize ans est un non-sens au regard des risques économiques, sociaux et écologiques. Les pratiques dénoncées depuis toujours par France Nature Environnement (FNE) cesseront enfin lorsque les dommages causés par les cargaisons transportées par ces navires d'un autre âge seront supportés par leurs propriétaires et les sociétés qui les affrètent et lorsque les ports européens leur seront fermés. Il convient de prendre exemple sur les Etats-Unis qui, suite à la catastrophe de l'Exxon-Valdez en Alaska, ont mis en place tout un arsenal de mesures très strictes comme l'interdiction d'accès aux côtes américaines des tankers à simple coque et de plusieurs catégories de navires à risque. Le naufrage du «Prestige » montre, s'il en était encore besoin, la nécessité d'une garde côtière européenne efficace pour intervenir dans la zone économique exclusive afin de surmonter les hésitations des autorités des Etats riverains. Il est temps que les leçons des désastres marins qui se succèdent soient enfin retenues et appliquées. Les autorités françaises ont le devoir de pousser l'Union Européenne à accélérer le mouvement ! Il faudra également que les pays riches cessent d'ignorer les menaces que font peser les navires poubelles sur l'environnement marin des pays en voie de développement. Pays pour lesquels la mer reste une ressource vitale. (France Nature Environnement)

Février 2003..... Les parlementaires du Conseil de l'Europe dénoncent les lenteurs gouvernementales à propos des marées noires. Les parlementaires du Conseil de l'Europe déplorent la lenteur de l'action normative des gouvernements européens qu'ils rendent en partie responsables du naufrage du pétrolier «Prestige » et des dommages ainsi causés à l'environnement. Dans une déclaration adoptée lors d'une réunion à Paris, les 25 et 26 septembre 2002, la Commission de l'environnement, de l'agriculture et des questions territoriales de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe regrettait que la leçon des catastrophes provoquées par l' Aegean Sea et l'Erika n'ait pas été retenue et stigmatisait la lenteur avec laquelle étaient mises en œuvre les recommandations de l'Assemblée formulées il y a deux ans dans la Résolution 1229 (2000). « Lacommission déplore la négligence des gouvernements et leur manque de détermination réelle à se doter des moyens pour prévenir de pareilles catastrophes - ou du moins en limiter l'impact au minimum ». Elle demande notamment: - l'accélération du plan d'action prévu par l'Union européenne interdisant à terme les navires à coque unique; - la mise en place urgente d'une agence européenne de sécurité maritime ou d'une «police de la mer» ; - l'interdiction de navigation des navires battant pavillon de complaisance à proximité des côtes européennes vulnérables ; - une application plus stricte du principe selon lequel le pollueur paie. (...) (Unité de communication de l'Assemblée parlementaire, Conseil de l'Europe, cette assemblée comprend 612 membres issus de 44 parlements nationaux. Président: Peter Schieder (Autriche). Secrétaire général: Bruno Haller. Groupes politiques: Socialiste, Parti Populaire Européen/Démocrates Chrétiens, Groupe des Démocrates Européens, Libéraux Démocrates et Réformateurs, Gauche Unitaire Européenne).

Février 2003..... Les oiseaux mazoutés sur les côtes européennes : Deux accidents du trafic maritime sur les côtes européennes fin 2002 ont des conséquences dramatiques pour les oiseaux de mer: le Prestige, au large de la Galice et le Tricolor dans le Pas-de-Calais. Voici l'état de la situation à la fin du mois de janvier 2003 : - Portugal: 1000 oiseaux mazoutés ; - Espagne: 6000 oiseaux mazoutés ; - France Atlantique 2000 oiseaux mazoutés ; - France Mer du Nord: 1100 oiseaux mazoutés ; - Belgique : 3300 oiseaux mazoutés ; - Hollande: 600 oiseaux mazoutés. Total: 14 000 oiseaux



mazoutés. Cette situation n'est, hélas, que très provisoire puisque les deux navires continuent de laisser échapper leur poison. Il faut donc s'attendre à ce que le nombre des oiseaux mazoutés augmente dans les semaines et mois à venir et les conséquences sur l'économie de ces régions maritimes pourraient être elles aussi terribles. La pêche, la conchyliculture et le tourisme sont fortement menacés. Très mobilisée dans la gestion de ces deux crises, la LPO déplore que, trois ans après la catastrophe de l'Erika, les belles paroles n'aient pas été suivies d'actes.

- 2 février 2003..... Prestige : Toujours des boulettes de fioul. Un mois jour pour jour après l'arrivée des premières boulettes sur le littoral aquitain, la guerre contre la pollution du "Prestige" se poursuit au quotidien sur les plages du littoral atlantique, notamment sur celles du Boucau, de Mimizan, de Cap Breton et d'Hossegor, où du fioul a fait son apparition hier matin. Saint-Jean-de-Luz n'est pas épargnée, ni la Charente-Maritime qui a vu arriver quelques boulettes sur la commune de La Tremblade. Vingt communes du bassin d'Arcachon et de la pointe du Médoc (Gironde), polluées par des boulettes d'hydrocarbures en provenance du pétrolier, ont déposé plainte auprès du tribunal de grande instance de Paris, a annoncé, le 31 janvier. leur avocate, Corinne Lepage.
- 3 février 2003..... Europe: Les ministres français, italien et espagnol de la justice se mettent d'accord à Marseille pour étudier la mise en place d'un «instrument régional de coopération répressive» afin de lutter contre les trafics par voie maritime de stupéfiants ou d'êtres humains en Méditerranée. En matière de lutte contre la pollution, les ministres ont évoqué la possibilité d'étendre le «réseau mer du Nord» constitué fin 2002 pour lutter contre les dégazages des navires à l'ensemble des pays de l'Union européenne ayant une façade maritime.
- 4 février 2003..... L' «Erika» a coûté au moins 500 millions d'euros. Réuni à Londres, les 3 et 4 février, le Fipol présente un nouveau bilan des indemnisations des victimes de l'Erika. 5 332 dossiers ont été avalisés pour un montant de 62,5 millions d'euros. Trois ans après l'échouage du pétrolier libérien au large des côtes de la Bretagne, les demandes de dédommagement, individuelles ou émanant des collectivités locales, atteignent 196 millions d'euros. L'Etat a dépensé de son côté 190 millions d'euros et TotalFinaElf environ 180 millions d'euros. Hors dommages écologiques, le coût de la marée noire dépasse donc les 500 millions d'euros. Les autorités françaises estiment que, en comptant les effets économiques secondaires, la facture pourrait atteindre 800 millions d'euros. le Fipol devait étudier un éventuel relèvement du plafond d'indemnisation, actuellement fixé à 80%, afin de le porter à 100%. En raison des incertitudes liées notamment aux actions encore en cours devant les tribunaux français, le fonds y a renoncé, mais il a toutefois prolongé le délai pour les demandes d'indemnisation.
- 4 février 2003..... Pollution du littoral aquitain : les plages du nord du Pays Basque et du sud des Landes ont vu arriver avant-hier de nouvelles galettes de fioul du "Prestige" et restent très exposées en raison de conditions météorologiques défavorables. Dans les Pyrénées-Atlantiques, la marée montante a déposé une vague de galettes de 10 cm à un mètre de diamètre à Anglet, Biarritz et Bidart. Dans les landes, des arrivages comparables à ceux de samedi 1<sup>er</sup> ont souillé plusieurs plages et notamment celle de Seignosse. Un survol aérien a permis de localiser des nappes très irisées et fragmentées à environ 2 km des côtes. Et hier, la pollution gagne du terrain. De nouvelles plaques de pétrole du "Prestige" ont souillé les plages du Pays basque et du sud des Landes sous l'effet de la marée montante. Epargnées par les premières arrivées de pollution qui s'étaient concentrées sur le nord des Landes et la Gironde, les plages du sud de l'Aquitaine reçoivent désormais à chaque marée des galettes de fioul de plus en plus importantes.
- 5 février 2003..... Enregistrée au Liberia, la compagnie propriétaire du pétrolier «Prestige» devrait échapper à la justice. La compagnie grecque Mare Shipping, l'armateur du Prestige, devrait échapper à la justice en raison de son enregistrement au Liberia. Telle est la conviction de l'International Transport Workers Federation (ITF), le syndicat international des gens de mer. En raison de ce statut, les victimes de la pollution ne pourront rien attendre des procédures civiles qui ne manqueront pas d'être engagées contre les responsables du naufrage du pétrolier, le 19 novembre, au large de l'Espagne. Propriétaire du Prestige, Mare Shipping est une société de personnes à responsabilité limitée, enregistrée au Liberia, ce qui garantit à l'armateur un anonymat lui permettant d'échapper à d'éventuelles poursuites. Déterminer qui est le vrai propriétaire du bateau est en effet virtuellement impossible. «Pour le propriétaire d'un navire, monter une société off-shore au Liberia est un jeu d'enfant. Pareille structure juridique crée non seulement un écran infranchissable, mais elle permet aux armateurs d'échapper le plus légalement du monde à leurs obligations de sécurité et de respect des conditions de travail », affirme John Whitelow, responsable de la campagne de l'ITF contre le pavillon de ce petit pays d'Afrique de l'Ouest. Moyennant 713 euros, un bureau d'avocats à Londres, New York ou Singapour peut créer une compagnie extraterritoriale en moins de quarante-huit heures. La réglementation en cours au Liberia est des plus laxiste. L'armateur ne paie aucun impôt, mais, surtout, le propriétaire reste anonyme. Le Prestige battait pavillon des Bahamas. Les autorités de Nassau exigeant, toutefois, des armateurs une totale transparence de leur actionnariat, la société mère était inscrite au registre du Liberia. Le même scénario avait été observé lors du naufrage, en décembre 1999, de l'Erika. Le propriétaire du navire, l'armateur italien Giuseppe Savarese, s'était alors longtemps caché derrière deux sociétés libériennes actionnaires de la société maltaise Tevere Shipping. Son identité serait restée secrète jusqu'au bout si ce dernier ne s'était pas volontairement présenté à la justice. Dans le cas du Prestige, la piste Mare Shipping remonte à Mme Efi Mouloupoulos-Coulouthros, héritière de la dynastie d'armateurs grecs, fondée en 1934 par son père adoptif, John Coulouthros. Nichée au sein d'une toile d'araignée de sociétés enregistrées au Liberia, cette dernière possède cinq autres vieux pétroliers. Cette flotte était placée sous la direction du capitaine du Prestige, Apostolos Margetis, aujourd'hui détenu en Espagne. Aujourd'hui encore, 35% des pétroliers dans le monde battent pavillon du Liberia. Les armateurs qui y élisent domicile sont légion. Dès son arrivée au pouvoir à Monrovia, en 1997, le président Charles Taylor a confié la gestion du pavillon à une société, la Liberian International Ship and



Corporate Register, basée à New York. Il a également placé sous son contrôle le registre des compagnies. Selon l'ONG Global Witness, les compagnies off-shore rapporteraient, chaque année, 20 millions de dollars aux caisses de l'Etat. Qui va donc payer des réparations aux victimes de la pollution du Prestige ? A l'évidence, ces dernières devront se contenter des crédits du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol), soit une somme maximale de 180 millions d'euros. Le porte-parole de l'armateur grec affirme de surcroît : « De toute manière, Mare Shipping est à court d'argent. Ils n'ont rien à voir avec les Onassis, vous savez. » L'affréteur, la compagnie Crown Resources, a mis brutalement fin à ses activités à la fin 2002. Quant à la société de classification, l'American Bureau of Shipping, chargée de certifier le Prestige en mai 2002 après les réparations faites en Chine, elle se cache derrière son statut de société sans but lucratif pour se laver les mains de toute l'affaire.

5 février 2003..... L'impossible indemnisation des victimes du « Prestige » : Le Fipol, réuni pour la première fois depuis le naufrage du pétrolier bahaméen, a constaté, mardi 4 février, à Londres, que le montant des premiers dégâts excède déjà largement le montant de l'enveloppe disponible: 172 millions d'euros. Alors qu'un nouvel arrivage de pétrole, très important, touche la côte basque française depuis le début de la semaine, les assurances ont déjà remboursé à son armateur la perte du Prestige, le pétrolier qui a fait naufrage, le 19 novembre, au large de la Galice. Pour les populations qui subissent encore les conséquences de la marée noire provoquée par le navire, le dédommagement s'annonce plus compliqué. Réuni en comité exécutif, lundi 3 et mardi 4 février, à Londres, le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol) s'est trouvé confronté à un imbroglio qui augure mal pour les victimes. Le Fipol, organisme intergouvernemental réunissant 85 pays, dispose pour ce sinistre d'une enveloppe de 172 millions d'euros, levés auprès des compagnies pétrolières. Mais l'évaluation des dégâts crève d'ores et déjà ce plafond. Le comité exécutif du fonds devait fixer, à Londres, un taux provisoire d'indemnisation. Il y a, en fait, renoncé, conscient que l'annonce d'un pourcentage de dédommagement, fixé à seulement 10% ou 20% des pertes, n'aurait fait qu'attiser la colère des victimes. Le Fipol a repoussé au mois de mai sa décision en demandant aux Etats d'affiner leurs estimations. Le gouvernement espagnol assure avoir déjà dépensé 264 millions d'euros au 31 décembre 2002. Il estime les frais de nettoyage nécessaires à plus d'un milliard d'euros et il s'estime incapable de chiffrer le coût d'un éventuel pompage du fioul qui reste dans l'épave, par 3 500 mètres de fond. Le Fipol évoque un coût de 100 à 150 millions d'euros. Sans compter les demandes individuelles espagnoles. La France, de son côté, annonce des sommes plus modestes: 9 millions d'euros à la fin janvier, mais l'addition devrait encore grimper, la marée noire prenant chaque jour sur la côte atlantique un tour plus dramatique. L'impact sur la saison touristique n'est pas encore connu, mais des annulations ont été enregistrées. Le chiffre d'affaires de ce secteur économique, entre la frontière espagnole et La Rochelle, dépasse 300 millions d'euros par an. Au cours des négociations londoniennes, des divergences sont apparues entre la France et l'Espagne. Paris soupçonne Madrid de gonfler sa facture. L'administrateur du Fipol, Mans Jacobsson, estimait, dans une note en date du 29 janvier, le coût de la dépollution en Espagne entre 150 et 200 millions d'euros, soit un montant éloigné du milliard évoqué. A titre de comparaison, les autorités françaises ont dépensé 190 millions d'euros lors de la marée noire de l'Erika, en 1999. L'Espagne a promis d'affiner ses chiffres, jugés par un observateur neutre « astronomiques ». Sans arrangement amiable entre les deux pays, le système de remboursement serait en effet menacé de blocage. En présentant leurs créances intégrales, les deux Etats assécheraient le fonds et rendraient l'indemnisation des victimes individuelles ridicule. « Si les deux gouvernements ne se mettent pas d'accord, le Fipol rencontrera de sérieuses difficultés », reconnaît M. Jacobsson. Pour sauver le fonds, l'Etat français, comme il l'avait fait pour l'Erika, est prêt à accepter de se placer après les victimes individuelles dans la liste des bénéficiaires des remboursements, mais à la condition que son homologue espagnol fasse de même. Or celui-ci rechigne: Madrid et la province de Galice ont englouti des sommes considérables depuis le mois de décembre, en partie pour rattraper l'effet désastreux de la gestion des premières semaines de crise. « En France et en Espagne, la question est donc de savoir qui sera lésé: les victimes ou les contribuables », résume Jo Le Guen, l'ancien rameur solitaire qui a fondé l'association écologiste Keep It Blue. Le baroudeur suit assidûment depuis 1999 les travaux du Fipol et conteste la légitimité de cet organisme. « C'est un mur qui protège les pollueurs et désavantage les victimes. Avec l'Erika, ça n'a pas bien marché. Avec le Prestige, ce sera l'apothéose », estime-t-il. « Avant le Fipol, il a fallu quatorze ans aux victimes de l'Amoco-Cadiz pour se faire indemniser: il y a donc un progrès », rétorque M. Jacobsson. Tout en défendant l'institution, l'administrateur suédois plaide pour sa réforme. L'insuffisance de l'enveloppe rend l'indemnisation de plus en plus erratique. En mai, une conférence diplomatique doit examiner un relèvement conséquent du plafond. L'Union européenne souhaite porter celui-ci à 1 milliard d'euros. Si elle n'est pas suivie, elle menace de créer son propre fonds.

6 février 2003..... Ce fioul qui n'en finit pas... Le mauvais temps a aggravé la pollution du "Prestige", dont toutes les fuites ont néanmoins été colmatées hier. Le littoral aquitain, touché depuis le 31 décembre par le fioul du pétrolier Prestige, intensifie ses efforts face une pollution de plus en plus forte. Seul espoir, toutes les fuites du pétrolier Prestige, englouti au large de l'Espagne, sont colmatées mais l'étanchéité des dispositifs est en cours de vérification. Mais le fioul qui s'est échappé des cuves du pétrolier depuis son naufrage le 19 novembre dernier continue d'arriver marée après marée : hier, les côtes basque et landaises ont été une fois de plus souillées de boulettes et de galettes. En fin d'après-midi, six chalutiers s'activaient encore sur une nappe de boulettes et de galettes, large d'environ 2 km et qui menace directement Saint-Jean-de-Luz. A Biarritz, plages et rochers ont été une fois plus touchés par de longues tramées de plusieurs de mètres, composées à la fois de boulettes, de galettes et de débris végétaux. La plage d'Hendaye, seule épargnée par les arrivages de mardi, a été atteinte à son tour hier, mais "assez faiblement" selon la préfecture. Quelque 400 hommes (agents municipaux, pompiers et



militaires) travaillent au nettoyage des plages basques et des renforts sont attendus aujourd'hui. Dans les Landes, quelque 300 hommes travaillent sans relâche pour ramasser la pollution entre deux marées montantes. Mardi, 550 tonnes de déchets pollués ont été récupérés sur le sable, hier, 405 tonnes collectés. Comme la veille, la côte landaise a été touchée sur toute sa longueur par de grandes traînées d'hydrocarbures, auxquelles se sont aussitôt attaquées les équipes de nettoyage. Face à de tels dégâts, l'ensemble de la flotte anti-pollution mobilisée pour traiter le fioul échappé du Prestige, a repris la mer hier, après plusieurs jours d'immobilisation, pour se déployer le long des côtes françaises. "Nous espérons pouvoir profiter d'une accalmie pour récupérer les produits repérés en mer avant qu'ils n'arrivent sur la côte", a précisé le porte-parole de la préfecture. Un groupe de huit chalutiers équipés de chaluts spécifiques travaillent à proximité du bassin d'Arcachon où ont été repérées des traces d'hydrocarbures sous forme de plaques et de boulettes. Un second groupe de huit navires de pêche équipés de filets récupérateurs va se déployer près des côtes basques françaises, souillés à plusieurs reprises et sous la menace imminente de traces de pollution observées à seulement 2 kilomètres. Les quatre navires européens spécialisés vont se déployer sur une seconde zone de pollution située à environ 65 km du littoral landais.

6 février 2003..... Marée noire, les méthodes de «voyous» d'un milliardaire russe. A la tête d'une fortune de 2,8 milliards d'euros, le propriétaire du pétrole du Prestige a les moyens de payer. Depuis le 26 février 2002, le procureur du district Sud de New York a sur son bureau une plainte de 73 pages pour «escroquerie, usage de faux, extorsion de fonds, menaces physiques, fraude fiscale et blanchiment d'argent». Ce n'est pas une affaire de gangsters. La procédure vise, entre autres, les différentes sociétés holdings de Crown Resources A.g., la société suisse affrèteur du «Prestige» et sa maison mère, le puissant conglomérat russe Alfa, vrai propriétaire du pétrole qui a pollué nos côtes. Les raisons du litige ? Une sombre histoire de spoliation, au fin fond de la Sibérie, dont s'estime victime un groupe pétrolier canadien du nom de Norex. L'affaire n'est pas banale. Fin juin 2001, les employés canadiens de la filiale russe de Norex, en Sibérie occidentale, sont expulsés, manu militari, par une vingtaine de vigiles armés, en tenue de camouflage et munis de pistolets semi-automatiques. Ces hommes de main étaient à la solde de Tyumen Oil Co. (Tnk), quatrième groupe pétrolier russe, l'une des sociétés de la galaxie Alfa, et de son président, le milliardaire Mikhaïl Fridman. Cette fine équipe a fait main basse sur la filiale russe du canadien et ses champs de pétrole, vidant, au passage, ses comptes en banque, pour 30 millions de dollars. Aujourd'hui, l'ex-propriétaire canadien traîne le consortium Alfa et ses filiales devant les tribunaux. Il leur réclame la bagatelle de 1,5 milliard de dollars. L'affaire n'est pas encore tranchée par la justice. De leur côté, les dirigeants d'Alfa et de Tnk clament leur innocence, assurant que cette prise de contrôle a été réalisée en parfaite conformité avec la loi russe. Il n'empêche, cette affaire illustre bien les méthodes peu orthodoxes des oligarques russes propriétaires du pétrole du «Prestige». Des «voyous des mers», scion le qualificatif peu amène de Jacques Chirac. Richissime - sa fortune est évaluée à 2,8 milliards d'euros -, Mikhaïl Fridman, 38 ans, et son groupe Alfa sont maintenant dans le collimateur pour payer une partie des dégâts de la marée noire. En principe, c'est à l'armateur du «Prestige» - la société libérienne Mare Shipping Inc, - de payer les pots cassés. Mais cette société microscopique, immatriculée dans un paradis fiscal, est, de toute évidence, insolvable. «Les autorités risquent fort de se retourner vers les "poches profondes", les protagonistes, telle groupe Alfa, qui ont les moyens de payer», analyse un spécialiste du droit maritime. Aussi, le 24 décembre dernier, le conglomérat russe s'est-il empressé de couper les ponts avec sa sulfureuse filiale Crown Resources Ag. La veille de Noël, elle a été discrètement cédée à l'un de ses anciens directeurs, le Suisse Jost Villiger, puis immédiatement rebaptisée E.r.c. Trading.

6 février 2003..... La côte basque est en proie à une vraie marée noire : Toutes les plages basques (à l'exception de celle d'Hendaye) et landaises étaient souillées, mardi 4 février, par des galettes et des plaques de fioul provenant du Prestige. Alors que, plus au nord, le département de la Gironde a été épargné par cette vague de pollution visqueuse, les plages de Bidart et de Biarritz étaient parmi les plus touchées. Mais le pire est pourtant à venir: selon le porte-parole de la préfecture maritime de l'Atlantique, des observations aériennes ont détecté des «taches» (plaques, galettes et boulettes) à proximité des côtes, sur 12 km de large et sur plus de 200 km de longueur, de Lacanau (Gironde) à Hendaye, à la frontière espagnole. Par ailleurs, une nappe fragmentée de pollution menaçait, mardi, de pénétrer à l'intérieur du bassin d'Arcachon, qui a déjà affronté deux vagues successives de pollution en janvier. Quelques boulettes ont été récupérées, mardi, à l'intérieur du bassin, notamment du côté d'Arcachon, alors que rien n'avait été décelé ces derniers jours, selon la préfecture de la Gironde. Quelque 300 hommes, employés communaux, pompiers venus du département et personnels de la Sécurité civile, sont répartis sur l'ensemble des plages basques. Dans les Landes, ce sont 350 hommes qui ont déjà été mobilisés.

6 février 2003..... Les armateurs critiquent Bruxelles et Madrid : L'association des armateurs pétroliers indépendants Intertanko, dont le siège est à Londres, a critiqué, lundi 3 février, le manque de rationalité des mesures prises par l'Union européenne pour améliorer la sécurité du transport maritime, notamment l'accélération du calendrier d'élimination des navires à simple coque ou l'interdiction d'accueillir dans les ports européens des bateaux transporteurs de goudrons ou de fioul lourd trop âgés. Selon Peter Swift, directeur général d'Intertanko, ces mesures sont opportunistes et risquent d'avoir des conséquences économiques graves en perturbant l'approvisionnement de l'Europe en hydrocarbures. M. Swift a critiqué les autorités espagnoles, qui avaient décidé d'entraîner le Prestige au large, ce qui aurait provoqué une défaillance majeure dans la structure du bateau, alors qu'il était en condition d'être sauvé et sa cargaison aussi.

6 février 2003..... Prestige : Des détenus contre la marée noire ? Le ministre de la Justice, Dominique Perben, annonce qu'il souhaite que certains détenus des prisons du Sud-Ouest puissent aller nettoyer les plages polluées par le pétrole du Prestige, favorisant leur "réinsertion" tout en participant à "un effort national". Le Grenoblois Michel Benichou, président du conseil national des barreaux, qui représente la totalité des avocats, "s'interroge sur la faisabilité juridique" de cette disposition.



- 6 février 2003..... Les deux tiers de la côte belge touchés par le mazout du "Tricolor" : Quelques 50 kilomètres de plages, soit les deux tiers de la côte belge (nord-ouest), ont été touchés hier par du fioul échappé du Tricolor, échoué depuis le 14 décembre dans le détroit du Pas-de-Calais. Selon les autorités de la province de Flandre, occidentale, «le fioul retrouvé sur les plages se présente sous la forme de boulettes, de galettes et de petites plaques déposées le long de la ligne de marée haute ». La situation est "plus grave que les jours précédents mais le nettoyage manuel reste possible", ajoutent les autorités, qui attendent néanmoins une nouvelle vague de pollution pour aujourd'hui. Alors, là aussi, on s'active. Soixante-dix membres des services de la Protection civile du ministère de l'Intérieur, 80 militaires et plusieurs centaines de pompiers communaux ramassent manuellement les traces de fioul, dans des conditions climatiques difficiles. Vu l'ampleur de la pollution, le nombre de militaires mobilisé sera porté à 240 aujourd'hui, annonçait hier le ministère belge de la Défense. Selon le nouveau bilan de la Ligue belge de protection des oiseaux, environ 5500 oiseaux mazoutés ont été retrouvés sur la côte depuis le 23 janvier, jour où, lors du pompage du fioul du roulier norvégien Tricolor, un accident a provoqué une importante fuite de fioul. Mais 600 autres oiseaux mazoutés, qui ont été recueillis depuis, auraient été victimes "d'une autre pollution que celle provoquée par la fuite du Tricolor", assure le directeur de la Ligue, qui attend les analyses effectuées sur ces oiseaux pour prouver "qu'un navire a dégazé au large de la côte belge".
- 7 février 2003..... Le capitaine grec du pétrolier "Prestige", dont le naufrage a provoqué une marée noire sur le littoral atlantique, est sorti aujourd'hui de la prison de Teixeira (Galice) mais reste sous contrôle judiciaire. Apostelos Mangouras, 68 ans, avait été écroué le 17 novembre pour des "délits présumés contre les ressources naturelles et l'environnement". Sa caution de trois millions d'euros avait été versée récemment au tribunal de Corcubion, après que l'assureur de son armateur eut accepté de la payer.
- 7 février 2003..... «Prestige» : M. Emmanuelli (PS) dénonce la carence de l'État. Henri Emmanuelli, député et président (PS) du conseil général des Landes, a dénoncé, le 5 février, l'insuffisance des moyens mis en place par le gouvernement pour lutter contre la marée noire du Prestige qui ne cesse de s'aggraver sur le littoral atlantique. «Le gouvernement pense que c'est juste un mauvais moment à passer. Il est plus que temps de prendre le problème à bras-le-corps. L'Etat est en situation de carence », a expliqué l'ancien ministre, en dénonçant le décalage entre «le discours» du gouvernement et la «réalité de terrain ». Alain Vidalies et Jean-Pierre Dufau, députés (PS) du même département, ont également relayé la grogne des maires. «Où sont les contrats à durée déterminée promis il y a plusieurs semaines par le gouvernement pour nettoyer les plages ? », a notamment demandé M. Vidalies. Le député a aussi évoqué le cas de la commune de Mimizan, qui attend depuis neuf jours que soit installé un filet la protégeant de la pollution. Alors que la polémique commence à se développer, l'Assemblée nationale s'est prononcée, mercredi 5 février, pour la création d'une commission d'enquête sur le transport maritime de produits dangereux et polluants. Le même jour, une source proche de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) a annoncé que le Nautille, son sous-marin de poche, avait colmaté l'ensemble des fissures relevées sur la coque du pétrolier, qui gît par 3 500 mètres de fond avec toujours une partie de sa cargaison. Les experts estiment cependant que ce colmatage ne peut être que provisoire.
- 7 février 2003..... Des détenus nettoieront les plages polluées par le «Prestige» : Le ministre de la justice devrait proposer dans les jours prochains à quelque 70 détenus des prisons du Sud-Ouest de participer au nettoyage des plages polluées par le pétrole du Prestige dans le cadre d'un aménagement de peine, a annoncé, le 6 février, le garde des sceaux, Dominique Perben. «Sur le plan du symbole, il m'apparaît positif de proposer aux détenus de participer à l'effort national pour la défense de l'environnement », a expliqué le ministre. Le nettoyage des plages, payé quinze euros par jour, s'inscrira dans le cadre de «chantiers extérieurs ». décidés par des juges d'application des peines et concernera des détenus volontaires, ayant moins d'un an de reliquat de peine à purger et dont le comportement est jugé compatible avec une sortie anticipée. De telles opérations avaient déjà été mises en place lors de la catastrophe de l'Erika et après la tempête de 1999.
- 10 février 2003..... Pour nettoyer les plages souillées par la marée noire : L'État fera appel à des entreprises privées dès le mois de mars pour nettoyer les plages aquitaines polluées avec le naufrage du pétrolier "Prestige". C'est ce qu'a affirmé hier le ministre de la Défense et maire de Saint-Jean-de-Luz (Pyrénées-Atlantiques), Michèle Alliot-Marie, qui a ajouté qu'un "nouvel afflux" de pétrole était attendu d'ici quelques jours sur la côte atlantique avec le début des grandes marées.
- 11 février 2003..... Sur le littoral atlantique, la solidarité joue à plein dans la lutte contre la pollution. Pour lutter contre la baisse des réservations, déjà constatée par les professionnels du tourisme, les élus aquitains lancent des campagnes de communication vantant les atouts de la région. Sur le littoral aquitain, les bonnes et les mauvaises nouvelles arrivent au rythme des marées et des prévisions météorologiques. Après avoir titillé la côte charentaise, la pollution, poussée par les vents et par les tempêtes du nord-ouest, est redescendue vers le sud pour toucher, début février, les Landes et la côte basque. Une pollution brutale et massive, de Seignosse, dans les Landes, à Bidart, au sud de Biarritz. En mer, les pêcheurs français, d'Hendaye, au Pays basque, à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, en Vendée, ont adopté les recettes mises au point par leurs collègues galiciens ou basques pour attraper le fioul à l'épuisette ou au chalut. Un combat très efficace. Samedi 8 février, par exemple, 37 tonnes par épuisette et 56 tonnes par chalutage ont été ainsi récupérées. Un résultat qui permet d'économiser, à terre, des milliers d'heures de travail. Sur le littoral, l'une des choses les plus difficiles à gérer est la mise en place et l'évacuation des bennes qui recueillent le mazout et les déchets auxquels il est coagulé. Si les moyens manquent souvent, il faut noter que personne, depuis que le plan Polmar-terre a été mis en place, n'a contesté leur déploiement. Aucune commune, en Gironde ou dans les Landes, ne s'est élevée contre le fait que les nettoyeurs, à l'exception des employés municipaux, aient été progressivement redéployés vers le sud, début février. La solidarité a joué à plein. A terre, les gens se



battent avec des pelles, des fourches, des machines plus ou moins bricolées qui servaient à cribler le sable et qui sont en nombre insuffisant. On se les prête de commune en commune, mais chacun sait qu'il va falloir en acquérir d'autres alors qu'elles coûtent entre 45 000 et 50 000 euros et génèrent des dépenses, comme l'utilisation de tracteurs et de bennes. Des choix difficiles quand le plan Polnar-terre ne prévoit que le remboursement des heures supplémentaires des employés municipaux. C'est dans ce contexte qu'est intervenue la proposition du ministre de la justice d'affecter des prisonniers en fin de peine au nettoyage des plages. Proposition accueillie avec sympathie par Michel Sammarcelli, maire (UMP) de Lège-Cap-Ferret (Gironde), l'une des communes les plus touchées par la marée noire depuis janvier. Chaque matin, ce sont 25 km de plage qu'il faut nettoyer, et il ne le cache pas, tous les bras sont bons à prendre. Mais la plupart des maires se sont enfermés dans une indifférence polie: ils craignent que cette main-d'œuvre nouvelle n'ajoute des problèmes d'intendance à leur gestion quotidienne déjà délicate et vienne compliquer un système où le bénévolat a été exclu. Autre difficulté, l'opposition des syndicats de l'administration pénitentiaire qui ne voient pas comment ils vont pouvoir affecter à cette mission des effectifs de surveillants. Mais les élus et les responsables économiques du littoral sont confrontés à un problème peut-être plus difficile à gérer que celui du nettoyage et des indemnités: celui du tourisme. A court terme, la saison est directement menacée ; à plus long terme, il faut bien prévoir des hypothèses hautes et basses. Dans un premier temps, il s'agit de gérer la crise et les conséquences immédiates de la pollution. Curieusement, ce sont les établissements de thalassothérapie qui ont enregistré les premières baisses de réservation, alors que, travaillant avec des eaux filtrées, ils sont les moins concernés par le fioul du Prestige. Les professionnels du tourisme constatent une baisse de 35% des réservations, mais ce recul, perceptible sur le littoral, ne l'est pas autour des lacs. Première réponse des communes littorales: nos plages n'ont jamais été aussi propres qu'aujourd'hui car elles sont nettoyées tous les jours. Carcans (Gironde), par exemple, postule à nouveau pour le pavillon bleu, le label de qualité des plages, tandis que Biarritz diffuse en permanence sur son site Internet les images du casino et de la grande plage. Objectif du maire (UMP), Didier Borotra: jouer la carte de la vérité. La plage a été souillée. Six heures plus tard, elle était «nickel.» C'est le cas de la plupart des plages d'Aquitaine. Reste à savoir combien de temps cela va durer et combien cela va coûter. Car il s'agit aussi de convaincre les estivants que les plages sont et seront propres comme elles ne l'ont jamais été. La région Aquitaine, les départements et villes du littoral ont donc engagé, dans l'urgence, des campagnes de communication en ce sens. Tous pensent que, comme pour l'Erika, ils n'arriveront pas à endiguer une chute de 30% de la fréquentation estivale, mais ils ne voudraient pas que leur clientèle prenne des habitudes ailleurs. Leur objectif : faire valoir qu'il n'y a pas que le sable et la plage mais que la région a d'autres atouts comme le vignoble, la forêt et des villes à découvrir. «Trois ans d'été pourri nous ont préparés à la marée noire », dit Philippe Dorthe, président du comité départemental du tourisme de Gironde. «2003 sera dur, ajoute-t-il, mais nous ne devons sombrer ni dans un pessimisme névrotique ni dans un optimisme béat. Il faut juste retrousser ses manches ! » Mais les grandes marées de mars pourraient à nouveau bouleverser le littoral atlantique.

- 11 février 2003..... Marée noire: 40 000 tonnes de fioul provenant du pétrolier naufragé Prestige ont été ramassées en mer, dans les eaux espagnoles et françaises, depuis la catastrophe, annonce Roselyne Bachelot. La ministre de l'écologie rappelle que le gouvernement français a mis 50 millions d'euros à la disposition du plan de lutte anti-pollution.
- 12 février 2003..... Du fioul au large du Portugal : Des traces de fioul ont été détectées hier, au large de la côte portugaise, entre les ports de Vila do Conde et de Peniche. Trois navires ont été envoyés pour surveiller la zone et y recueillir des échantillons, dont les analyses permettront de conclure s'il s'agit d'hydrocarbures en provenance du nettoyage de citernes et de soutes de pétroliers, ou bien de nappes échappées du "Prestige", ce pétrolier naufragé le 19 novembre dernier à 250 kilomètres au large de la Galice.
- 13 février 2003..... "Prestige": Greenpeace accuse. L'organisation écologique a demandé à Bruxelles l'ouverture d'une plainte contre l'Espagne pour ne pas avoir respecté ses obligations légales dans la gestion de la crise du "Prestige". Dans une lettre envoyée aux services juridiques de la Commission européenne, Greenpeace reproche à l'Espagne d'avoir enfreint la directive européenne de mars 1991 sur les résidus, en éloignant le pétrolier de la côte espagnole au lieu de tenter de sauver le navire et sa cargaison de 77 000 tonnes de fioul.
- 14 février 2003..... En littoral atlantique, la marée noire effraie les touristes. Alors que la marée noire du Prestige touche massivement le littoral français et que le ministre de la Justice va envoyer des détenus «nettoyer» les plages, plus des deux tiers des professionnels du tourisme d'Aquitaine sont inquiets. Pour l'avant-saison, ces derniers ne sont pas satisfaits de leur niveau de réservations et se montrent encore plus pessimistes pour la pleine saison. Tels sont les résultats d'une enquête réalisée par le Comité régional du tourisme d'Aquitaine publiés le 5 février. En Gironde, l'état des réservations pour l'avant-saison est considéré comme assez mauvais ou très mauvais dans 98% des cas. Dans les Landes, ce chiffre tombe à 51% et il est de 54% dans les Pyrénées-Atlantiques. Sur l'ensemble du littoral aquitain, pour la haute saison, 67% des professionnels estiment que les taux de réservations sont «assez mauvais », 7% «très mauvais » et seulement 20% jugent qu'il est «trop tôt pour le dire ».
- 15 février 2003..... Épave du Prestige : Le comité scientifique chargé par le gouvernement espagnol de le conseiller dans l'affaire du pétrolier Prestige a recommandé de pomper le fioul restant dans les cuves de l'épave, dans l'Atlantique, par 3500 m de fond. Au cas où cette solution ne serait pas possible techniquement, "la solution alternative" serait "de confiner l'épave dans des coffres rigides". Quant au "Nautile", il a mis fin à ses plongées hier. Le gouvernement espagnol décide en fait de pomper le fuel de l'épave conformément aux recommandations du comité d'experts.



- 16 février 2003..... «Tricolor » : Le pompage du carburant restant dans les soutes de l'épave échouée le 14 décembre 2002 se termine aujourd'hui. Il reste 60 tonnes de fioul dans deux soutes inaccessibles depuis l'extérieur, mais «le risque de pollution à partir de l'épave est à présent mineur », précise la préfecture maritime de Cherbourg.
- 17 février 2003..... Prestige, du renfort sur les plages. La ministre de l'Écologie Roselyne Bachelot, venue rendre visite aux équipes de nettoyage des plages des Pyrénées-Atlantiques souillées par le pétrole du "Prestige", a annoncé hier après-midi que "800 personnes sont prêtes, en perspective des grandes marées annoncées pour mardi et mercredi, à venir en renfort pour combattre une éventuelle arrivée de pollution". Elle était accompagnée de Michèle Alliot-Marie, ministre de la Défense et maire de Saint-Jean-de-Luz.
- 19 février 2003..... Les autorités espagnoles ont décidé de pomper le fioul du «Prestige ». L'opération pourrait commencer en juillet-août. Pour récupérer les quelque 37 000 tonnes de produits pétroliers, trois mois au moins seront nécessaires. En cas d'échec, l'épave pourrait être enveloppée d'un sarcophage. L'opération de colmatage des fuites du Prestige par le Nautile, dont la dernière plongée a eu lieu jeudi 13 février, est un succès complet. Le petit sous-marin de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) et son équipage de trois personnes - un pilote, un copilote d'Ifremer-Genavir et un observateur espagnol - ont colmaté dix-sept des vingt voies par lesquelles s'échappait le fioul, les trois dernières s'étant pratiquement obturées d'elles-mêmes. Ce travail du Nautile a permis de réduire à 2 tonnes/jour les fuites du pétrolier libérien qui, le 19 novembre 2002, s'élevaient à 125 t/j. Compte tenu des conditions qui existent actuellement près de l'épave - courants faibles, diminution de la fluidité du fioul qui s'est accentuée avec la baisse de la température, pression à l'équilibre entre les cuves et leur environnement et lenteur de la corrosion - «les dispositifs de colmatage devraient être efficaces pendant plusieurs mois, voire plusieurs années, le temps de décider d'un traitement industriel définitif» du contenu du Prestige, précise Guy Herrouin, directeur du centre Ifremer de Méditerranée. La commission scientifique espagnole chargée de réfléchir sur les moyens de sécuriser définitivement l'épave du pétrolier a d'ailleurs recommandé, vendredi 14 février, au gouvernement ibérique de pomper le fioul restant dans les cuves du navire. Une opération préconisée par la société française Doris Engineering qui, en 2000, avait conçu le procédé d'extraction du pétrolier Erika, échoué par 120 m de fond au large de la Bretagne. Selon les dernières estimations, le Prestige contiendrait encore 37 500 t de produits et aurait donc perdu quelque 40000 t des 70 000 t de fioul qu'il contenait avant de sombrer. L'opération de pompage, si elle a lieu, sera donc longue, difficile et coûteuse. Près de 230 millions d'euros. Mais si la note est trop élevée et si les difficultés technologiques sont trop nombreuses et trop importantes, les autorités espagnoles pourraient alors abandonner cette procédure et s'orienter vers la mise sous cocon - sarcophage de béton ou de métal - de l'épave du navire. Cette seconde solution serait, affirment ses promoteurs, moins onéreuse (130 millions d'euros) que la précédente, mais les experts espagnols privilégient néanmoins pour le moment le pompage, car c'est le seul moyen susceptible selon eux d'éviter une marée noire endémique sur le littoral atlantique. Souhaitant mettre toutes ses chances de son côté, le gouvernement espagnol a donc décidé de commander des études de faisabilité sur les deux solutions. «S'il se révélait des doutes raisonnables sur le succès du pompage, on pourrait alors adopter sans délai la solution alternative », a expliqué Mariano Rajoy, premier vice-président du gouvernement espagnol. Ces deux études, dont le coût est évalué à 50 millions d'euros, seront coordonnées par la compagnie pétrolière espagnole Repsol qui travaillera en concertation avec des entreprises européennes et américaines. Le travail devrait commencer rapidement car les autorités espagnoles souhaitent entamer l'extraction du fioul - si elle s'avère possible - dès cet été, période pendant laquelle les conditions météorologiques sont plus favorables. «La solution de pompage semble techniquement réalisable, même à une profondeur de 3 800 mètres », confirme Dominique Michel, président de Doris Engineering. Mais il rappelle que le point le plus délicat concerne les robots sous-marins - les ROV (remotely operated vehicle) - qui devront intervenir sur les deux morceaux de l'épave qui gisent par plus de 3 500 m de fond. Or les robots habituellement utilisés pour l'exploitation pétrolière ne descendent pas à plus de 2000 m et ceux destinés à l'exploration jusqu'à 3000 m. Vicor 6000, le ROV de l'Ifremer peut plonger jusqu'à 6000 m, mais pour la recherche scientifique. «Le problème essentiel est celui du câble ombilical qui relie le robot au navire de surface, et qui sert à transmettre les informations, les ordres et l'énergie. Car il faut éclairer et transmettre l'énergie pour effectuer les manœuvres à cette profondeur », explique Dominique Michel. «Plus il est long, poursuit-il, et plus c'est difficile. Quand les ROV seront prêts et adaptés pour ces profondeurs - il en faudra certainement trois ou quatre par sécurité - les sociétés retenues par le gouvernement espagnol pourront alors commencer l'installation du matériel de pompage à partir de navires de surface placés juste au-dessus de l'épave grâce à un système de positionnement dynamique. Ils descendront d'abord une conduite rigide en acier perpendiculairement au fond marin. Celle-ci servira à acheminer le fioul issu du Prestige vers un navire de stockage. Cette conduite, fixée au fond de l'océan par une ancre à succion, sera maintenue sous tension grâce à un flotteur installé à son sommet. Cette conduite sera reliée au navire de surface et à l'épave par deux canalisations flexibles par lesquelles transite le pétrole. Une fois cette installation réalisée, le ROV pourra être descendu jusqu'à l'épave dans une cage protectrice. Puis le ROV s'avancera vers le navire dont il percera la coque au niveau du compartiment à vider. Il y forera deux orifices dits sécurisés, ne laissant échapper aucune goutte de fioul. Un procédé que les spécialistes appellent hoc tapping. Le premier orifice, relié à la canalisation flexible du fond, permettra d'évacuer le fioul vers la surface par l'intermédiaire de la conduite rigide, le pétrole ayant été auparavant fluidifié par de l'huile de colza. Le deuxième orifice servira à faire passer une petite canalisation rigide et verticale jusqu'au fond de la coque. Elle permettra de faire entrer de l'eau qui, une fois le fioul pompé, prendra sa place, ce qui aura pour effet de maintenir ce compartiment en équilibre de pression avec le milieu extérieur. Cinq à six mois de travail seront nécessaires avant d'envisager quelque



intervention que ce soit sur le Prestige, estime le PDG de Doris Engineering. Car une fois réalisée l'étude de faisabilité il faudra commander le matériel et préparer les bateaux d'intervention. Ce qui mène en juillet-août. Si tout se passe bien, et si la météorologie est favorable. L'extraction du fioul pourrait alors être réalisée en trois mois.

20 février 2003..... «Prestige» : la première équipe de détenus volontaires des maisons d'arrêt d'Agen, d'Angoulême, de Gradignan (Gironde), de Pau et du centre de détention d'Eysses (Lot-et-Garonne) a commencé à participer, le 19 février, au nettoyage des plages et des rochers souillés par les hydrocarbures du Prestige. Le premier chantier se situe au Vieux-Boucau (Landes). Les 18 détenus en fin de peine, encadrés par 2 gradés et 5 surveillants, seront logés au centre militaire d'essai des Landes et transportés en autocars vers les chantiers de dépollution. "Cette expérience a pour nous un goût incroyable de liberté. Voir l'océan et ne pas être enfermés entre quatre murs, cela a une valeur inestimable", a déclaré l'un d'entre eux. A la mi-journée, ils se sont retrouvés au restaurant avec les personnels de la Protection civile et du maire, Robert Lafitte, satisfait de leur présence: "Je leur ai souhaité la bienvenue et tout cela se passe très bien".

21 février 2003..... Sur le front de la marée noire du Prestige : Depuis le mois de novembre, l'épave du pétrolier Prestige, coulé au large de la côte espagnole, n'en finit pas de cracher ses 77 000 tonnes de fioul lourd. Sécurité civile, employés municipaux, sapeurs-pompiers, patrons-pêcheurs... tous sont à pied-d'œuvre pour nettoyer les plages du littoral. De Tarnos à Mimizan, c'est partout le même spectacle. Une mer sale, grise et écumante qui jette ses rouleaux furieux à l'assaut du sable et des dunes. Sur l'étendue déserte, interdite aux badauds, un ballet d'engins tous feux allumés : des tractopelles, des remorques, des quads (engins tout terrain), encadrés de silhouettes blanches qui progressent lentement sous le crachin. Sur cette côte des Landes, les petites communes ne disposant que d'une poignée d'employés pour des kilomètres de côtes ont cru un temps être abandonnées, submergées par l'ampleur de la tâche. Pourtant, sous la conduite de la préfecture de la région Aquitaine, le nettoyage s'organise. Sécurité civile, sapeurs-pompiers, employés municipaux et entreprises réquisitionnées, plus d'un millier de personnes sont mobilisées de La Rochelle jusqu'à Hendaye. Dans les Landes, une première équipe ramasse les bois morts déposés par les grandes marées. Une seconde racle la surface de la plage pour récupérer les boulettes de mazout. Puis les cribleuses entrent en scène. Obligées de travailler à marée basse, les équipes, de 50 hommes chacune, progressent de 500 mètres à un kilomètre par jour. «Quand il n'y a que des dépôts de boulettes ou de galettes, les larges plages que nous avons ici sont bien adaptées au travail mécanisé », observe un sergent de la Sécurité civile qui a participé au nettoyage des côtes bretonnes souillées par l'Erika, en décembre 1999. En cas de plaques, pouvant atteindre plusieurs dizaines de mètres, c'est une autre affaire. «Il faut les découper avant de les ramasser. Chaque pelletée pèse 20 kg et on fait ça toute la journée ! » Les hommes de la Sécurité civile de Brignolles (Var) qui, après trois semaines de labeur, doivent être relevés par les sapeurs-pompiers de la Creuse, ne craignent qu'une chose : le retour du beau temps. «Par une température de 15°, on étouffe sous les combinaisons ! » A quelques pas du poste de commandement avancé de Capbreton, qui supervise le ballet des équipes d'intervention, Patrick Courtiau observe la houle. Avec 38 de ses collègues patrons-pêcheurs, il fait partie de la flottille réquisitionnée pour ramasser en mer les plaques qui se rapprochent trop près de la côte. Aujourd'hui, l'Ahaldena, son bateau, ne sortira pas. «La mer est trop forte. » Pour 400 euros par jour et par homme (1600 euros pour l'ensemble de son équipage), le pêcheur s'est porté volontaire pour délaissier un temps ses filets. «Le travail est extrêmement éprouvant, raconte-t-il. On ramasse manuellement avec de longues épousettes et on entasse tout dans des sacs étanches qu'il faut rapporter plusieurs fois par jour au port. Il y a du fioul partout sur le bateau, et lorsque le soleil tape, les hommes se plaignent de maux de tête. Mais on n'a pas eu à réfléchir longtemps, il fallait se dévouer. » Leur travail est extrêmement précieux. Avec l'aide des chalutiers venus de La Rochelle et de la côte vendéenne, ces marins récoltent plus de 50 tonnes de fioul par jour. Et une tonne de fioul ramassée en mer, c'est dix fois moins de déchets à traiter que si ce fioul était parvenu sur la plage. Plus au sud, les plages de Biarritz semblent propres. Mais leur accès reste interdit par le plan Polmar depuis le début du mois de décembre. Pas question, en effet, de laisser les promeneurs enfoncer dans le sable les petites boulettes de fioul qui se répandent discrètement à chaque nouvelle marée ! A vrai dire, Biarritz se sent blessée depuis la tempête du 4 février, qui a jeté sur ses rives les premières nappes de pétrole échappées de l'épave du Prestige. Une invasion amplement relatée par les journaux et les télévisions, qui ne sont plus les bienvenus dans la ville. «Aujourd'hui, on craint davantage la marée médiatique que la marée noire, prévient en souriant Max Brisson, élu municipal de Biarritz, adjoint à l'environnement. Une fois les journalistes partis, nous continuons à subir de plein fouet les conséquences de leur passage... » Les images de plages souillées ont en effet compromis la saison touristique. La fréquentation des établissements de thalassothérapie, qui font le plein en cette période, a brutalement chuté. Les réservations estivales se sont effondrées. La «thalasso» utilise de l'eau de mer. Et, même filtrée, les doutes subsistent. Malgré les effluves de pétrole qui, rabattues par le vent, se font parfois sentir du côté du port, et en dépit des menaces que font planer les prochaines grandes marées, la municipalité de Biarritz veut donner de la station une image rassurante. «Il ne faut pas oublier qu'ici, on nettoie nos plages 365 jours par an, explique Max Brisson. Avec 150 employés municipaux volontaires et une dizaine de pompiers, nous avons les moyens de maîtriser une pollution de la taille de celle que nous avons subie début février. » Que ce soit dans les Landes ou au Pays basque, les autorités ont finalement renoncé à faire appel aux bénévoles. Les risques sanitaires ont sûrement joué dans cette décision. «Les premiers communiqués officiels appelaient fortement à la solidarité collective » rappelle Nathalie Sauzeau, de Surfrider Foundation) une association internationale basée à Biarritz, très vigilante sur la pollution du milieu marin. Avec d'autres ONG environnementales, Surfrider-Europe s'est opposée à l'appel aux bénévoles. «Le précédent de l'Erika nous a permis de découvrir que ces derniers avaient manipulé des produits toxiques sans le savoir. En outre, il aurait été très discutable de faire appel aux bonnes volontés alors que, pendant trois ans, les pouvoirs publics n'ont rien fait pour





prévenir la répétition de ce genre de catastrophe. » L'accueil, l'encadrement et l'hébergement des bénévoles risquant de poser des problèmes financiers et logistiques insolubles, les autorités ont finalement opté pour une solution professionnelle. « Heureusement, car les premières semaines ont montré les faiblesses du plan Polmar, souligne Nathalie Sauzeau. Manque de gants et de combinaisons, moyens mal répartis... A Biarritz, on dispose des filets le long du rivage pour récupérer les boulettes alors qu'à quelques kilomètres de là, à Bidart, cinq employés municipaux peinent avec leurs râteaux ! » Les préfetures qui supervisent l'action ont tiré la leçon de cette période de tâtonnements et réorganisé les dispositifs. Le gros de la pollution est encore à venir et la prochaine alerte est prévue avec l'arrivée des grandes marées, à partir du 17 février. Mais le pire n'est pas certain : si les vents et les courants sont contraires, la nappe de fioul d'une centaine de kilomètres de long, qui rôde au large des côtes, ne sera pas forcément ramenée sur le littoral. Et après ? « La situation est pire que pour l'Erika car la pollution arrive au compte-gouttes », constate Patrick Courtiau, découragé. A Pâques, tout sera terminé, ont assuré, en chœur, Michèle Alliot-Marie, ministre de la Défense et maire de Saint-Jean-de-Luz, et le Cedre, le laboratoire de recherches qui permet au gouvernement de piloter les opérations. Une affirmation qui fait sourire tous les professionnels de la mer. « Les premières nappes sont arrivées deux mois après le naufrage du Prestige, et on vient tout juste de colmater les fuites du pétrolier, constate Patrick Courtiau. Le golfe de Gascogne est soumis des courants puissants, extrêmement changeants. Bien malin qui pourrait prédire ce qui va se passer ! »

- 21 février 2003..... Qui va payer pour le Prestige ? Les dommages et les frais de nettoyage dus à la pollution maritime par les hydrocarbures sont pris en charge par le Fipol, un fond financé par les compagnies pétrolières. Mais il ne dispose que d'une somme limitée, plafonnée à 184 million. d'euros, que devront se partager Espagnols, Français et Portugais. Les Espagnols ont déjà indiqué que le nettoyage de leurs côtes coûterait 133 millions d'euros. Les Français, eux, n'ont toujours pas fait leur addition. A titre de comparaison, le coût de la catastrophe de l'Erika a été évalué entre 500 millions et un milliard d'euros. Le Fipol n'en a remboursé que... 50 millions ! Les indemnités seront donc ridicules. Et comme pour la catastrophe de l'Erika, la différence sera réglée par le contribuable. Côté dépenses, les frais de dépollution (hébergement des personnels, heures supplémentaires, vacation des sapeurs-pompiers volontaires) sont pris en charge par l'Etat dans le cadre du plan Polmar. Début janvier, le Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin, a annoncé le déblocage d'une première enveloppe de 50 millions d'euros. Mais les dépenses d'investissement pour l'achat de matériel spécifique, comme les cribleuses, ne peuvent pas être remboursées par le fonds d'intervention. La région Aquitaine et la Caisse des dépôts et consignations ont donc débloqué des subventions à hauteur de 50% du coût d'achat. Le reste est à la charge des communes. Les conséquences économiques - préjudice touristique notamment - ne sont pas, non plus, prises en charge par l'Etat. Les victimes, vu le faible remboursement du Fipol, doivent se retourner contre les responsables (affréteur et propriétaire du bateau). En vue d'intenter des actions en justice, les municipalités concernées ont établi des constats d'huissiers avant la pollution pour dresser l'état des lieux. La ville de Biarritz a confié ses intérêts à l'ancienne ministre de l'Environnement, Corinne Lepage, qui avait défendu les communes victimes du naufrage de l'Amoco Cadiz, en 1980, et qui représente plusieurs communes touchées par la catastrophe de l'Erika. Mais, là encore, l'opacité des structures dans le milieu du transport maritime laisse peu d'espoir aux victimes de récupérer une indemnisation.
- 22 février 2003..... Les plages d'Arcachon sont propres. Les sept kilomètres de plages d'Arcachon fermées depuis le 3 janvier - après les premières arrivées de pétrole du Prestige - ont été rouvertes au public hier. Aucune nouvelle pollution ne s'est manifestée en Gironde depuis plus de deux semaines. Les sites de Lège-Cap-Ferret et du Teich sont également accessibles.
- 22 février 2003..... Marée noire du Prestige : deux détenus volontaires pour nettoyer le fioul du Prestige sur la côte landaise ont été placés en garde à vue, le 20 février. Ils auraient volé, dans la nuit, un flacon d'after-shave et un paquet de gâteaux dans l'enceinte du centre militaire où ils étaient hébergés. Pour le garde des Sceaux, Dominique Perben, cet incident « ne remet pas en cause » l'envoi de détenus pour nettoyer les plages.
- 23 février 2003..... Hommage aux pêcheurs du sud-ouest : Jacques Chirac a rendu hommage aux pêcheurs et conchyliculteurs qui participent aux opérations de dépollution des plages françaises souillées par le fioul du Prestige et a affirmé qu'il plaiderait la cause des professionnels de la mer auprès des instances européennes. "Nous avons pu voir que lorsque le drame arrive, l'intelligence, le courage, la détermination sont du côté des pêcheurs et des ostréiculteurs qui se sont mobilisés avec une étonnante connaissance des choses", a-t-il déclaré. Leur mobilisation "a pu participer très très largement à la maîtrise du drame qui a été subi par nos côtes à la suite du naufrage du Prestige", le 18 novembre dernier au large de l'Espagne. "Pour faire face, il faut associer la profession. On ne peut rien faire d'efficace si la profession n'est pas associée", a estimé le président.
- 24 février 2003..... Erika : La chambre de l'instruction de la cour d'appel de Paris valide l'essentiel de l'enquête sur le naufrage du pétrolier "Erika", qui a sombré le 12 décembre 1999 dans une tempête au large de la Bretagne, entraînant une marée noire sur 400 kilomètres de côtes. La chambre de l'instruction, conformément aux réquisitions du parquet général rendues à l'audience en novembre dernier, rejette les demandes d'annulation de procédure déposées par certaines personnes mises en examen. Le groupe TotalFinaElf, mis en examen le 7 novembre 2001 pour "pollution maritime et complicité de mise en danger d'autrui" et placé sous contrôle judiciaire, est donc susceptible d'être renvoyé en correctionnelle, de même que l'armateur de l'"Erika", Panship, la société de classification Rina, des responsables de la préfecture maritime de Brest et le capitaine indien de l'"Erika".
- 25 février 2003..... Manifestation à Madrid contre l'irresponsabilité dans le désastre provoqué par le « Prestige ». A l'initiative du mouvement galicien Nunca mais, des centaines de milliers de personnes



ont défilé. Une manifestation joyeuse et bon enfant, mais n'en réclamant pas moins la démission du président du gouvernement espagnol, José Maria Aznar, du président du gouvernement autonome (xunta) de Galice, Manuel Praga, et des ministres liés à la gestion de la catastrophe écologique provoquée par le naufrage du pétrolier Prestige, a parcouru le centre de Madrid, dimanche 23 février. Cent mille personnes s'étaient déplacées selon la police, un million selon les organisateurs, l'association citoyenne et protestataire Nunca mais («jamais plus» en galicien), née en Galice au début de la crise et qui avait convoqué la manifestation. Si les Galiciens étaient en force, nombreux aussi étaient leurs voisins venus des Asturies, de Cantabrique ou du Pays basque, dont les plages ont été touchées également, sans oublier



les Madrilènes, ravis de retrouver l'ambiance de la grande marche contre l'engagement belliqueux du gouvernement sur le dossier irakien, qui s'était tenue le 15 février. Les banderoles en bleu sur fond blanc, comme le drapeau galicien, et bleu sur fond noir pour évoquer le chapapote (la marée noire) demandaient «moins de propagande et plus d'engagement pour récupérer notre pays », ou encore exigeaient des responsables : sous les portraits des dirigeants politiques, on pouvait lire en légende «100% responsable» ou «100% coupable ». Plus imaginaire, un participant déguisé en Don Quichotte reprenait le slogan «non à la guerre» du 15 février; d'autres agitaient une pancarte proclamant: «Aznar démissionne, que Groucho Marx gouverne ». De même, un jeune homme s'aspergeait d'un liquide noir semblable au fuel, et beaucoup de larmes noires étaient peintes sur les visages. D'autres manifestants exhibaient des combinaisons blanches de volontaires souillées de goudron, et les pêcheurs portaient les épuisettes utilisées pour ramasser le fioul en mer, tandis qu'une immense nappe de plastique noire symbolique ondulait de main en main pour s'échouer en fin de

manifestation à la Puerta del Sol, au cœur de Madrid. Le plus frappant était sans aucun doute, en tête du cortège, un immense camion surmonté d'un bateau noir où des manifestants, caricaturant les hommes politiques, singeaient les discours les plus malencontreux entendus depuis le début de la crise: «On ne saurait parler de marée noire»; «j'ai survolé la Galice, les plages sont magnifiques ». Tous les partis politiques, sauf le Parti populaire de M. Aznar, étaient représentés: José Luis Rodriguez Zapatero pour le Parti socialiste (PSOE), Francisco Rodriguez pour le Bloc nationaliste galicien, Gaspar Llamazares pour la Gauche unie, Margarita Uria pour le Parti nationaliste basque, ou encore Pere Macias pour le parti catalan Convergence et union. Les dirigeants syndicaux Candida Mendez (UGT) et José Maria Fidalgo (Commissions ouvrières) étaient aussi là. L'association Nunca mais a fait l'objet pendant plusieurs semaines d'une campagne de dénigrement qui semble avoir été stoppée, l'effet étant désastreux auprès de l'opinion publique. Aussi, le deuxième vice-président et ministre de l'économie, Rodrigo Rato, avait déclaré, samedi 22 février, que les manifestants seraient les bienvenus, tout en leur demandant de reconnaître qu'au bout de trois mois «les conséquences socio-économiques et environnementales avaient été surmontées ». Selon la commission qui évalue les conséquences de la catastrophe, 57% des plages touchées en Galice sont propres, 43% présentant encore des restes de fuel. Par ailleurs, le juge de Corcubion, près de La Corogne, qui enquête sur le Prestige, a cité à comparaître, sur plainte de Nunca mais, le délégué du gouvernement en Galice, Arsenio Fernandez de Mesa, le directeur général de la marine marchande, José Luis Lapez-Sors, et celui qui était le capitaine maritime de La Corogne au début de la catastrophe, Angel del Real. Tous trois faisaient partie du cabinet de crise lorsque fut prise, le 13 novembre 2002, la décision, très contestée depuis, d'éloigner le bateau des côtes espagnoles.

- 28 février 2003..... Pour les victimes de l'Erika, le Fipol a effectué 62 millions d'euros de paiements pour 5 077 demandes d'indemnisation présentées par des victimes du naufrage de l'Erika, annonce à Nantes Mans Jacobsson, son administrateur.
- 28 février 2003..... A propos de la marée noire du Prestige, un habitant des Landes : Nous sommes tous responsables. Mon département, les Landes, a été le premier touché par la catastrophe écologique. Inutile de vous dire notre écœurement et notre inquiétude. Mais nous avons tous une responsabilité, même indirecte, dans cette tragédie. En effet, quel est la finalité de l'utilisation de ces bateaux poubelles peu soucieux des réglementations en vigueur ? C'est de transporter au meilleur coût, et au plus vite, le carburant dont l'économie mondiale a besoin. Ce pétrole, au nom duquel certains polluent nos océans et d'autres sont prêts à faire une guerre, c'est aussi celui qui alimente nos chères baignoires. Conséquence : l'augmentation du parc automobile entraîne la construction de toujours davantage de voies de communication. Avec l'accroissement des rejets de gaz à effet de serre... la planète se réchauffe. Le scénario que les écologistes dénoncent depuis plus de trente ans est aujourd'hui devenu réalité. Tant que nous ne modifierons pas sérieusement et collectivement nos modes de penser, de produire, de consommer, ils prêcheront dans le désert de la cupidité de certains et de l'individualisme forcené des autres.
- 4 mars 2003..... Prestige: nouvelle pollution. La marée montante a déposé hier un nouvel arrivage épars de boulettes et galettes de fioul sur différentes plages des Landes, après plusieurs jours d'accalmie sur le front de la pollution. Hier, 120 personnes ont travaillé au nettoyage des plages landaises, aidées par des cribluses. Au total, les opérations de dépollution mobilisent environ 400 personnes, contre un millier il y a trois semaines, sur le littoral aquitain. De faibles arrivages ont



également été constatés au Pays basque durant le week-end. La méfiance des consommateurs a par ailleurs entraîné une baisse de 40% des ventes d'huîtres de Marennes-Oléron, alors que le premier bassin ostréicole de France n'a pas été touché par la pollution du pétrolier. «Les Français ne sont pas géographes: même nos collègues de l'étang de Thau [entre Béziers et Sète] souffrent de mévente à cause de la pollution du Prestige », déplore Jacques Baron, l'un des responsables du Mouvement de défense des ostréiculteurs.

- 5 mars 2003..... «Prestige » : des ostréiculteurs vont porter plainte. Les syndicats des ostréiculteurs du bassin de Marennes-Oléron ont annoncé, le 4 mars, leur intention de porter plainte contre les Etats espagnol et portugais ainsi que contre l'armateur et l'affréteur du Prestige, en raison des préjudices que leur fait subir la marée noire. «Chacun a concouru à la réalisation du naufrage du Prestige, à des moments différents ou des degrés divers », a indiqué leur avocat, Me Emmanuel Ludot. les syndicats affirment que la pollution, qui n'a pourtant pas touché le bassin de Marennes-Oléron, a entraîné une baisse de 40% des ventes d'huîtres, en raison de la méfiance des consommateurs. Dans un rapport rendu public ce 5 mars, le bureau enquêtes-accidents mer (BEAmer) estime, pour sa part, que les autorités espagnoles, critiquées pour leur attitude dans les jours qui ont précédé le naufrage, n'avaient pas d'autre solution que «le maintien du navire à la mer ». Plusieurs autres experts estiment, en revanche, que le pétrolier aurait dû être conduit dans un port refuge.
- 6 mars 2003..... «Prestige » : l'enquête conclut à une «faiblesse structurelle» du pétrolier. Le bureau enquêtes-accidents mer (BEAmer), chargé d'étudier les conditions du naufrage du Prestige, le 19 novembre 2002, au large de la Galice, conclut à «une faiblesse structurelle» du pétrolier, notamment de ses citernes et de sa coque. Il estime «peu probable» l'hypothèse d'un choc avec un objet flottant - un conteneur à la dérive -, comme l'avait avancé le capitaine du bateau. Il constate également que la rupture de la coque est survenue «dans une partie du navire ayant fait l'objet de réparations successives », et il s'interroge sur la qualité de ces interventions. Les constats des experts, qui notent d'«importantes et récurrentes corrosions dans les citernes de ballastage », ressemblent en bien des points à ceux de l'enquête sur l'Erika, qui s'était rompu en 1999 au large de la Bretagne. Le document du BEAmer a été remis, mardi 4 mars, par Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, aux députés qui l'auditionnaient dans le cadre d'une commission d'enquête sur le transport maritime des produits dangereux ou polluants. M. Bussereau s'en est pris, à cette occasion, à la «voyoucratie » de certains opérateurs, et il a admis les difficultés rencontrées par la France et par l'Europe pour faire adopter de nouvelles normes au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI). M. Bussereau a indiqué que la France, depuis le naufrage du Prestige, avait écarté de sa zone économique exclusive 28 navires jugés dangereux, comme s'y était engagé Jacques Chirac après le sommet franco-espagnol de Malaga en novembre 2002. Il a rappelé les mesures prises à Bruxelles, connues sous l'appellation de «paquets Erika 1 et 2 », et promis que la France allait rattraper son retard dans l'application de ces dispositions. Il a annoncé des initiatives prochaines pour un nouveau registre d'immatriculation français, afin d'attirer les armateurs sous ce pavillon. Enfin, les députés Didier Quentin (UMP, Charente-Maritime) et Guy Lengagne (PS, Pas-de-Calais), rapporteurs de la délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne, ont rédigé une résolution qui demande à la France de «saisir la Commission d'un memorandum en vue de la création d'un corps de gardes-côtes européen ». Ils invitent l'OMI à ouvrir une «réflexion sur la notion de crime contre l'environnement et sur la création d'un tribunal pénal maritime international ».
- 6 mars 2003..... Punir les fauteurs de marée noire : La Commission européenne a proposé hier d'instaurer des sanctions pénales pour les responsables de pollutions par les navires, que ces pollutions soient volontaires (dégazages) ou involontaires (naufrages). Le projet de directive (loi européenne) adopté par l'exécutif européen énonce "que la pollution des mers par les navires est un délit" et que "des sanctions s'appliqueront" à toute personne reconnue coupable de pollution. Dans un tel cas de figure, les naufrages ayant entraîné des marées noires comme ceux des pétroliers "Prestige" et "Erika", pourront donner lieu à des poursuites pénales, a expliqué la commissaire européenne chargée des Transports, Loyola de Palacio. Celle proposition qui doit être approuvée par les Quinze, s'inscrit dans le nouveau train de mesures annoncé après le naufrage du "Prestige".
- 7 mars 2003..... «Prestige » : la saison touristique en Aquitaine s'annonce mal. Alors que les plages sont propres, les hôtels et les campings du littoral atlantique enregistrent une baisse des réservations très sensible, de l'ordre de 55%. Pour contrer l'attentisme des clients, les professionnels du tourisme s'apprentent à lancer une campagne de promotion à la mi-mars. Paradoxalement, les plages d'Aquitaine n'ont sans doute jamais été aussi propres qu'aujourd'hui. La lutte contre la marée noire a imposé, au quotidien, un ménage que l'on effectuait jusque-là à la veille des grands week-ends de printemps et des vacances d'été. Mais comment le faire savoir, quand on ne sait pas ce qu'apportera la prochaine marée ? C'est le principal problème des opérateurs de tourisme sur le littoral atlantique, qui s'attendent à une saison difficile. Chaque jour, depuis le naufrage du Prestige, le 19 novembre 2002, toutes les activités liées au tourisme sont touchées, même quand il s'agit d'un secteur aussi surveillé sur le plan sanitaire que l'ostréiculture. Cela est si vrai que des bassins ostréicoles comme celui de Marennes-Oléron, qui n'ont pas vu une goutte de pétrole, ont enregistré une baisse de près de 40% sur la vente de leur production pendant la période des fêtes. Dans un tout autre domaine, celui de la thalassothérapie, tous les établissements, de Rochefort à Saint-Jean-de-Luz, ont subi une baisse de fréquentation considérable, alors qu'ils ne travaillent qu'avec de l'eau préalablement filtrée et qu'ils n'ont jamais été concernés par la pollution du Prestige. Les dernières estimations de l'office régional du tourisme d'Aquitaine sont maintenant tout à fait significatives : le niveau des réservations est très inférieur à celui de 2002 à la même période. Cela ne permet pas encore de prévoir une baisse de l'activité touristique pour la pleine saison, mais il s'agit au moins d'un attentisme inhabituel de la part des clients. Les réservations sont en baisse de 55% sur



l'ensemble de la côte aquitaine. Le département des Pyrénées-Atlantiques est le plus touché, même s'il a été le moins atteint et le plus tardivement par le fioul du Prestige. La plupart des prestataires de service considèrent que la baisse des réservations résulte davantage d'un attentisme que d'une réelle désaffection. La clientèle étrangère semble aussi frileuse que la clientèle française. Les Hollandais et les Allemands sont les plus prudents. Pour l'hôtellerie ou le camping, leurs réservations sont en baisse de plus de 50% sur l'ensemble du littoral. Ce constat n'inquiète pas cependant outre mesure Brigitte Bloch, directrice du comité régional du tourisme d'Aquitaine (CRT). Pour elle, cette désaffection est sans doute beaucoup plus liée à la crise économique qu'aux craintes de pollution. «Depuis deux ans, la crise est sensible chez eux. Les Allemands viennent de redécouvrir les vacances dans leur pays. Ils attendent aussi de savoir si nos plages sont vraiment propres », affirme Mme Bloch. L'expérience des Bretons, victimes de l'Erika, a aussi beaucoup servi aux Aquitains. «Nous nous sommes coordonnés dès le mois de décembre et nous étions prêts quand la pollution est arrivée sur nos plages en janvier, rapporte la directrice du CRT. Nous avons deux objectifs pour le grand public: d'abord donner, au jour le jour, une information rigoureuse sur l'état de nos plages; ensuite, rappeler qu'il y a autre chose, en Aquitaine, que le sable et le littoral. » A ce propos, les campagnes de communication, préparées dès la fin 2002, seront mises en place à la mi-mars autour d'une idée dominante : «C'est le cœur qui parle. » «On l'a vu pour l'Erika, un phénomène de solidarité a joué », parie la directrice régionale du CRT. Une grande incertitude reste liée aux prochaines marées d'équinoxe, qui peuvent tout chambouler. Les prévisions sont plutôt optimistes, dans la mesure où les vents sont actuellement favorables et surtout dans la mesure où le courant va s'inverser, comme il le fait chaque année au printemps. Les vents et les courants de nord-ouest ont jusqu'à présent épargné l'estuaire de la Gironde et le bassin d'Arcachon. Le courant du Portugal devrait éloigner le danger et surtout permettre un nettoyage en mer dont l'efficacité a été largement démontrée. En attendant ces échéances, un demi-millier d'hommes continuent de travailler pour nettoyer les 250 kilomètres de plages qui séparent les rochers de Biarritz de la pointe du Verdon. Il y en avait le double il y a quinze jours. Au nord, en Gironde, les plages sont maintenant ouvertes au public. La proximité de l'agglomération bordelaise rendait leur interdiction complètement impossible. Personne ne peut en effet contrôler ces espaces où les gens ont pris l'habitude, depuis des décennies, de se faufiler entre la forêt et les dunes. Au sud, en revanche, les maires, en accord avec les préfets, ont préféré continuer à interdire l'accès aux plages afin de procéder plus tranquillement à leur nettoyage. Ils réclament aussi des analyses de sable et d'eau identiques à celles qui sont effectuées lors des contrôles préalables à l'obtention du pavillon bleu. Près de quatre mois après le naufrage du Prestige et alors que de nouvelles boulettes viennent d'arriver au Pays basque, la saison est incertaine, retardée, mais elle n'est pas nécessairement compromise. Il restera de toute façon à présenter une facture, qui n'oubliera pas les campagnes de promotion touristique, aux responsables de la pollution.

13 mars 2003..... Pollution du "Prestige" : Quelques boulettes de fioul ont été trouvées sur des plages du Morbihan, à Ploemeur, Plouhinec et Quiberon (Bretagne sud). Les analyses réalisées sur des boulettes découvertes le 10 mai ont certifié à 100% que le pétrole provenait du tanker naufragé au large de la Galice. Les communes se sont chargées elles-mêmes du nettoyage. C'est la deuxième fois que du fioul du prestige échoue sur les côtes du Morbihan.

25 mars 2003..... Et s'il avait suffi de remorquer le Prestige en lieu sûr... Difficile de saisir les réalités du naufrage du pétrolier même quand le Parlement européen enquête. Le Prestige, un bateau-poubelle ? Cette accusation, que le gouvernement espagnol et la commissaire européenne chargée des transports, Loyola de Palacio, proche de José Maria Aznar, ont lancée après le naufrage «relève de /a caricature ». proteste Gilles Savary, eurodéputé socialiste français: «Le bateau était conforme aux normes, l'équipage était qualifié, et le capitaine compétent: il y a eu marée noire parce que le gouvernement espagnol a laissé ce navire, dont la coque était fissurée, errer dans une mer déchaînée pendant six jours ! », estime le parlementaire, au lendemain de l'audition publique qu'a organisée le Parlement à Bruxelles les 19 et 20 mars. Après la marée noire, les députés de la gauche parlementaire (socialistes, Verts et communistes) avaient réclamé une commission d'enquête qui leur donnerait de véritables moyens d'investigation. La droite, majoritaire, s'y était opposée, en les accusant de vouloir faire une exploitation politicienne de l'accident. Sous la pression des libéraux, elle avait toutefois accepté d'attendre les résultats d'une audition publique, sur laquelle le Belge flamand Dirk Sterckx (libéral) fera un rapport en juin, après un voyage en Galice. La commission des transports, présidée par le libéral italien Luciano Caveri, a invité le gouvernement espagnol à dire qui a donné l'ordre de repousser le bateau vers le large, en pleine tempête, plutôt que de l'attirer vers un lieu de refuge. Le sous-secrétaire d'Etat Adolfo Menendez Menendez, chargé de le représenter, a soigneusement évité de répondre, malgré les protestations des députés : «Je félicite le ministre d'avoir réussi à éviter de traiter le sujet qui nous intéresse pendant dix-neuf minutes ! », a ainsi ironisé le travailliste britannique Brian Simpson. M. Caveri a dû réclamer le silence à plusieurs reprises : «Je ne peux hélas pas obliger le ministre à répondre ! », s'est-il excusé. M. Menendez Menendez s'est contenté de justifier le choix effectué en expliquant qu'« il ne manque pas de cas antérieurs de pétroliers éloignés de la côte et sauvés ». Le capitaine du port de La Corogne, Serafin Diaz, a affirmé que, «vu la richesse naturelle de la Calice, c'était la meilleure décision à prendre» pour épargner cette région. Pourtant, tous les autres invités l'ont condamnée: dans une lettre, le capitaine grec du Prestige, Apostelas Mangouras, retenu en Espagne où il se trouve en liberté sous caution, a expliqué que son navire n'aurait pas coulé s'il avait été accueilli dans un port de refuge. Hans van Rooij, le directeur exécutif de la compagnie néerlandaise Smit Salvage, appelée à la rescousse par le propriétaire du Prestige, lui a donné raison. Dès le 14 novembre, Smit Salvage a souhaité remorquer le navire dans un port de La Corogne: «Mais cela nous a été refusé par les autorités espagnoles ! », a-t-il protesté. «Les cinquante années d'expérience de notre compagnie n'étaient manifestement pas suffisantes ! », a-t-il déploré. Robert Somerville, représentant de l'American Bureau of Shipping, société de classification du



Prestige, a affirmé que «le fait de naviguer pendant six jours en pleine tempête a provoqué la cassure de la coque, qui, en eaux calmes, serait restée intacte ». Bien que sa société ait été mise en cause de manière agressive par la droite espagnole, M. Somerville est resté serein: le Prestige avait subi toutes les inspections nécessaires, a-t-il assuré.

25 mars 2003..... Un fax, 6500 dollars, et Panama enregistre un supertanker. Jusqu'en 2001, le Prestige a battu pavillon panaméen avant de faire défection, pour des raisons mystérieuses, pour les Bahamas. Le registre maritime de Panama sentirait-il le soufre ? Une interrogation que balaie de sa voix de stentor, Enrique de Alba : «Nous surveillons de près le respect par l'armateur des conventions internationales ». Le directeur de la section maritime du cabinet Morgan & Morgan réfute les accusations selon lesquelles les avocats de Panama ne seraient que des professionnels véreux, prêts à immatriculer n'importe quel bateau poubelle. A l'écouter, des efforts substantiels ont été faits, ces dernières années. afin de gommer l'image négative en matière de sécurité maritime et des droits des marins. La relative simplicité et la rapidité des procédures sont au cœur de la prospérité du pavillon du Panama, de loin au premier rang mondial. Pour enregistrer un bateau, un simple formulaire envoyé par fax, avec informations sur le navire et sur les armateurs, et un chèque libellé au nom de l'avocat suffisent. L'inscription par e-mail est, pour l'instant prohibée. Le droit d'enregistrement initial, fonction du tonnage et de la nature du navire, varie de 300 dollars pour un yacht à 6500 dollars pour un supertanker. S'ajoutent la licence radio (525 dollars), les papiers du bateau (260 dollars) et quelques autres vétilles comme une taxe consulaire, l'inspection annuelle, un prélèvement couvrant les enquêtes en cas d'accidents et la participation de hauts fonctionnaires panaméens aux conférences internationales. Après l'encaissement du chèque, le propriétaire reçoit une immatriculation provisoire de six mois avec une possibilité de prorogation, le temps de transmettre les documents requis à l'autorité de tutelle. le «client» est souvent recommandé par les banques et par les grands cabinets internationaux, comme Clifford Chance et Norton Rose. D'autres passent par l'un des 75 consulats de Panama, essaimés dans les grands ports du monde. L'enseigne Morgan & Morgan représente à elle seule 30% des immatriculations. Car, dans les faits, c'est bien le club - puissant - des avocats locaux qui gère le pavillon panaméen et non la direction maritime. Morgan & Morgan dispose ainsi de sa propre société d'experts délivrant les certificats officiels du navire réclamés par l'administration maritime. L'œil d'Enrique de Alba s'allume à l'évocation de ce flagrant conflit d'intérêts: «Notre pavillon offre au propriétaire la flexibilité au moindre coût, mais aussi la sécurité d'un Etat souverain... Panama facilite le transport à des prix compétitifs. » Les honoraires sur les enregistrements de bateaux ne sont, d'ailleurs, qu'un simple produit d'appel. Les montages juridiques compliqués autour du navire permettant l'évasion fiscale - légale - font les vaches grasses de juristes. Le volet financier de l'immatriculation est également très rémunérateur. En particulier, la mise au point de l'hypothèque maritime, en vertu de laquelle les banques créancières acceptent le navire comme gage. En cas de faillite de l'armateur, le code de commerce panaméen permet au banquier de saisir le navire hypothéqué et de le vendre : la créance du banquier passe avant les arriérés de salaires de l'équipage. Pas étonnant que le Panama soit placé sur la liste noire de la Fédération internationale des travailleurs du transport pour les mauvaises conditions de travail à bord de ses navires.

25 mars 2003..... Commerce maritime : l'Europe se veut sans complaisance. La réunion des ministres des transports des quinze, le 27 mars, visera à mieux lutter contre les voyous des mers. La chasse aux armateurs voyous n'est vraiment pas une partie de plaisir. Et l'Europe à vingt-cinq va devoir montrer sa détermination à les poursuivre, car l'élargissement va faire d'elle la première puissance mondiale pour la marine marchande. On connaissait déjà le poids des armateurs grecs et l'influence de la place financière de Londres pour les contrats d'affrètement, l'assurance, la gestion des flottes, l'accueil des organisations internationales spécialisées, notamment l'Organisation maritime internationale (OMI). Mais avec l'arrivée de Chypre et de Malte dans le club européen, l'Union européenne va se trouver propulsée à la première place, en termes de tonnage et de regroupement des centres de décision, devant Panama et le Liberia, dont beaucoup de navires appartiennent en fait, derrière des sociétés fictives, à des intérêts européens. Mais si l'Europe a vocation à exercer sa suprématie, elle est aussi exposée, fragile et souvent victime. Baltique, Atlantique et Méditerranée sont des espaces très fréquentés par les navires de tout type, notamment les pétroliers, ainsi que des zones où la pêche comme le tourisme comptent. C'est pourquoi, après les naufrages et les marées noires de l'Erika et du Prestige, la Commission européenne, le Parlement et les Etats ont élaboré et commencé à faire appliquer une politique, qui se veut sévère, de renforcement de la sécurité maritime au large des côtes. Le Conseil européen des chefs d'Etat et de gouvernement du 21 mars à Bruxelles puis la réunion des ministres des transports le 27, sous présidence grecque, devraient donner un coup d'accélérateur à l'application concrète de règlements et de directives précises. Or, si la Commission a mis la barre très haut, de nombreux Etats, soit parce que prévaut chez eux la notion de libéralisme - surtout lorsqu'il s'agit du droit de la circulation maritime (Grande-Bretagne, Grèce, Pays-Bas) -, soit parce que les procédures de transposition des directives dans les législations nationales sont compliquées et lentes (France), contribuent à freiner, voire à empêcher, la mise en œuvre d'une réglementation globale rigoureuse. «L'expérience montre qu'on ne peut progresser que parce qu'il y a eu des catastrophes et parce que les opinions publiques se mobilisent », reconnaît François Lamoureux, directeur général de l'énergie et des transports à Bruxelles. Un bon point déjà, cependant: l'Agence européenne de sécurité fonctionne. Son budget est arrêté, son directeur nommé. Elle devrait acheter ou louer, sous peu, deux navires communautaires de lutte antipollution. Mais on attend que les Quinze décident, comme le leur demande la Commission, d'appliquer par anticipation, c'est-à-dire avant juillet 2003 et février 2004 selon les sujets, les mesures déjà décidées en 2000 et 2001 : renforcement du contrôle des navires dans les ports, surveillance accrue des sociétés de classification, système de suivi des bateaux dans les eaux européennes, liste de ports et zones refuges, mise à jour de la «liste noire» des bateaux bannis des ports communautaires. Bruxelles souhaite, aussi, l'accélération du calendrier



d'élimination des pétroliers à simple coque et la fermeture des ports européens à ces navires anciens, sous norme et donc dangereux, écartés déjà depuis longtemps des terminaux américains. La Commission a aussi lancé un appel aux compagnies pétrolières elles-mêmes (sans se faire beaucoup d'illusions...) pour qu'elles s'engagent rapidement et de leur propre chef à ne plus transporter de fioul lourd dans des tankers à simple coque, que ces navires soient à destination des ports de l'Union ou en transit au large des côtes. La réunion du 27 mars devrait proposer aux Etats membres d'introduire des sanctions pénales contre toute personne à l'origine d'une pollution, qu'il s'agisse de l'armateur, de l'affrèteur du navire, du propriétaire de la cargaison ou de la société de classification. «La France, pour sa part, est très favorable à cette proposition », affirme Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. En appui, deux députés, Didier Quentin (UMP, Charente-Maritime) et Guy Lengagne (PS, Pas-de-Calais), viennent ensemble de rédiger un rapport qui soutient sans ambages l'ensemble des mesures proposées par Bruxelles. Ils demandent même à l'OMI d'«ouvrir d'urgence la réflexion sur la notion de crime contre l'environnement» et sur la création d'un «tribunal pénal maritime ». Pour la Commission, il s'agit d'un texte «emblématique» qui, parce qu'il heurte de nombreux intérêts, est soumis à des pressions diverses pour en minimiser la portée. Relèvement du plafond d'indemnisation des victimes des marées noires (1 milliard d'euros au lieu de 180 millions aujourd'hui); définition en Europe de «zones particulièrement vulnérables» aux pollutions pétrolières, chimiques voire nucléaires; adhésion de l'Union européenne en tant que telle à l'OMI, ce qui lui donnerait juridiquement un poids considérable vis-à-vis de ses partenaires... La liste des initiatives à faire partager est longue. Les négociations diplomatiques et financières promettent encore bien des sinuosités.

29 mars 2003..... L'Union européenne fixe à 2010 la fin des pétroliers à simple coque. Les mesures annoncées par les ministres des transports des Quinze sont aussi strictes que les normes américaines. Les ministres des transports des Quinze, décidés à tirer les leçons de la catastrophe du Prestige, se sont mis d'accord, le 27 mars à Bruxelles, pour interdire le transport de pétrole lourd par des pétroliers à simple coque et pour accélérer l'introduction des pétroliers à double coque. Le principe en avait été acquis lors de leur réunion du 6 décembre 2002. Restait à en fixer les modalités. Plusieurs questions étaient encore en discussion. Elles portaient en particulier sur le champ de l'interdiction et sur le calendrier du retrait des pétroliers à simple coque. L'interdiction s'étendra à la fois à tous les pétroliers battant pavillon européen, où qu'ils soient dans le monde, et à tous les pétroliers entrant dans les ports européens ou en sortant, quel que soit leur pavillon. Certains pays souhaitaient que l'interdiction soit limitée à ce second cas, estimant que l'objectif était d'abord de protéger les eaux européennes. Ils se sont ralliés à la position de la majorité. La mesure entrera en application après qu'elle aura été approuvée par le Parlement, soit en principe en juin 2003. Toutefois un moratoire est accordé jusqu'en 2008 aux petits pétroliers (de 600 à 5 000 tonnes). Quant au calendrier adopté, il fixe à 2010 la date limite de retrait des pétroliers à simple coque. Les plus anciens, construits avant 1982, seront retirés progressivement du marché lorsqu'ils auront atteint l'âge de 23 ans (au lieu de 28 ans selon la réglementation actuelle). Les règles d'inspection seront renforcées pour ceux qui n'ont pas encore atteint la limite d'âge. Le Prestige, pétrolier à simple coque qui a coulé le 19 novembre au large des côtes de Galice avec un chargement d'environ 70000 tonnes de fioul lourd, était âgé de 26 ans. L'Union européenne va demander que des normes de sécurité plus strictes soient appliquées à l'ensemble de la flotte mondiale dans le cadre de l'Organisation maritime internationale. Les Quinze ont également débattu de la mise en place de sanctions pénales contre les responsables de pollutions majeures par hydrocarbures, qui font l'objet d'une proposition de directive adoptée le 5 mars par la Commission. Mais ils ont renvoyé à une réunion ultérieure une discussion plus approfondie sur cette proposition en se donnant pour objectif son adoption avant la fin de l'année. Loyola de Palacio, commissaire européenne chargée des transports, a salué, au terme de la réunion, une «avancée spectaculaire» qui, à peine quelques mois après la catastrophe du Prestige, va permettre d'«éliminer de nos eaux les pétroliers les plus dangereux ». «L'Europe, a-t-elle ajouté, a été à la hauteur des attentes de nos citoyens. Je sais que le Parlement européen soutiendra cette approche et j'attends une entrée en vigueur très rapide de ce règlement. Il nous reste maintenant à étendre ce type de mesures au niveau international ». Pour sa part, Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat français aux transports, a indiqué que cette décision des Quinze lui donnait «entière satisfaction» et qu'il se félicitait en particulier de la «rapidité du processus ». La Commission fait observer que l'Union européenne appliquera désormais des règles aussi strictes que les Etats-Unis.

1 avril 2003..... Une mission interministérielle, réunissant cinq inspecteurs généraux des ministères des finances, de l'environnement et de l'agriculture, est mise en place à Bordeaux, pour évaluer les dommages causés à l'économie locale par la pollution du Prestige.

4 avril 2003..... «Prestige » : la côte aquitaine sous surveillance. A l'exception de quelques boulettes de fioul, échappées du Prestige et arrivées, le 2 avril, sur des plages landaises, le littoral atlantique a passé le cap des grandes marées d'équinoxe sans encombre. Les renforts fournis par l'Etat (soldats, pompiers, détenus volontaires), près d'un millier de personnes au total, sont désormais partis, laissant des plages d'une propreté que l'on n'avait jamais connue en cette période de l'année. Les sondages effectués en profondeur, à 80 centimètres, n'ont pas permis jusqu'à présent de déceler de couches de mazout ensablées. Dans tous les départements concernés, les maires sont désormais autorisés à décider eux-mêmes de la réouverture de leurs plages. Plusieurs d'entre elles, notamment dans les Pyrénées-Atlantiques, demeurent fermées, mais les surfeurs ont repris leurs chevauchées où bon leur semble. Selon Christian Frémont, préfet d'Aquitaine et coordonnateur de la lutte antipollution sur l'ensemble du littoral, la veille sanitaire sera intransigeante, les contrôles seront doublés et mis systématiquement à la disposition du public dans les mairies et les offices de tourisme. Le préfet précise encore que, sur les 50 millions d'euros dégagés par le gouvernement, 42 ont déjà été engagés pour le nettoyage des plages. Les factures des



collectivités locales ont été payées dans des délais très brefs, de vingt-quatre à quarante-huit heures dans la plupart des cas. Les aides de l'Etat portent aussi sur l'exonération de 50% des charges sociales, au premier trimestre, pour les ostréiculteurs et les pêcheurs, ainsi que pour des rééchelonnements de prêts.

- 4 avril 2003..... En Aquitaine, tous à la plage ! Fermées pendant plusieurs semaines à cause de la pollution du Prestige, la plupart des plages d'Aquitaine ont rouvert pour les vacances de printemps. Même si de nouvelles boulettes de fioul ont touché il y a deux jours quelques kilomètres de littoral dans les Landes, les élus ont décidé de ne plus attendre pour lancer la saison touristique, estimant que le pire est derrière eux.
- 10 avril 2003..... Baignade autorisée dans les Landes : Le préfet des Landes a levé hier l'interdiction préfectorale à la baignade sur l'ensemble du littoral landais, souillé depuis janvier par la pollution du "Prestige". Elle laisse aux maires la responsabilité de lever l'interdiction de "l'accès aux plages, la pratique de la baignade et l'exercice des activités de loisirs nautiques", "sous réserve de l'état sanitaire satisfaisant des milieux concernés", selon l'arrêté publié hier.
- 11 avril 2003..... Grâce au Nautile, un petit sous-marin, la quasi totalité des fissures du pétrolier Prestige, par où s'échappait la marée noire au large des côtes espagnoles, a été colmatée. Cet exploit a permis de rouvrir les plages en Aquitaine. Mais le répit pourrait n'être que de quelques mois... Au Nautile, rien d'impossible ! Telle pourrait être, désormais, la devise de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), qui arme ce petit sous-marin de moins de vingt tonnes, lequel peut emporter tout de même trois personnes jusqu'à 6000 m sous la surface de l'eau. Car ce submersible de recherche, déjà célèbre parmi les océanographes du monde entier, a réalisé, cet hiver, un exploit inédit: colmater presque toutes les fuites du pétrolier Prestige qui gît, en deux morceaux, par plus de 3500 m de fond, au large de la Galice espagnole, depuis son naufrage, le 19 novembre 2002. Résultat: trois mois après le début de la pollution du littoral aquitain, la quasi totalité des plages sont rouvertes à la baignade. Depuis le 1er avril, l'Etat a d'ailleurs «désengagé» les moyens investis pour le nettoyage de la côte aquitaine, et seules quelques entreprises privées finissent de récupérer les minuscules boulettes de fioul encore enfouies sous le sable. Commencés le 2 décembre 2002, les travaux du Nautile se sont terminés, avec succès, le 13 février 2003, par une dernière plongée de contrôle. Celle-ci a permis de confirmer que le petit sous-marin avait colmaté dix-sept des vingt fissures répertoriées dès les premières plongées. Sur la partie avant de l'épave du Prestige, située à -3565 m sur un fond accidenté et très pentu, neuf fuites avaient été relevées. Cinq ont été totalement obturées, une presque totalement, et trois se sont réduites naturellement. Sur la partie arrière, trouvée à -3830 m, les onze fuites identifiées ont presque toutes été totalement obturées (une seule partiellement). Mi -février, le débit de la pollution n'était donc plus que de 2 tonnes par jour, mais tous les experts s'accordaient à prédire que ce flux allait rapidement s'amenuiser, du fait du refroidissement constant du fioul, qui s'épaissit au point de perdre sa dangereuse fluidité. Avant les travaux entrepris par le Nautile, le Prestige laissait échapper environ 125 tonnes de fioul par jour... Ce succès inespéré a nécessité, pendant deux mois, vingt-six plongées techniques, ce qui représente plus de cent heures de travail. Pour obturer les fractures et les trous par lesquels s'échappait le pétrole, des plaques d'acier ont été rivetées sur la coque de l'épave, et des bâches lestées appliquées. Par ailleurs, des panneaux d'accès aux réservoirs, ouverts au cours du naufrage, ont été refermés, ainsi que des vannes de distribution des cuves, grâce aux bras articulés du petit sous-marin. Cependant, les spécialistes de l'Ifremer savent que leur intervention ne suffira pas à contenir définitivement le fioul de l'épave. Certes, ils tablent sur les fortes pressions qui s'exercent à ces grandes profondeurs, sur l'absence de courant et sur la lenteur de la corrosion. Mais cela n'offre, selon eux, que quelques mois de répit, au mieux quelques années. Aussi faudra-t-il, prochainement, prévoir un «traitement industriel» définitif de l'épave, autrement dit le pompage du fioul. D'ailleurs, le 2 avril, un nouvel arrivage de quelques boulettes sur les plages de Soustons, Messanges et Vieux-Boucau (Landes) a sonné comme un avertissement.
- 15 avril 2003..... Opération séduction sur le bassin d'Arcachon pour oublier le «Prestige» : La commune de Lège-Cap-Ferret (Gironde), qui couvre la presqu'île au nord du bassin d'Arcachon, s'est faite «plus belle que jamais», samedi 12 et dimanche 13 avril. Depuis quelques jours, le slogan s'étale sur les panneaux d'affichage du pourtour du bassin. Il sert de campagne de promotion aux élus de cette petite ville résidentielle, le «Neuilley-sur-Plage» des Bordelais, avec ses 6000 habitants l'hiver et près de 100 000 l'été. Après la pollution engendrée par le naufrage du Prestige, survenu à la fin 2002, Michel Sammarcelli, le maire (UMP) du Cap-Ferret, souhaitait montrer des plages «nickel». Rien n'a donc été laissé au hasard: une trentaine de journalistes, y compris étrangers, ont été invités pendant deux jours: déjeuner en face de l'embarcadère, balade en bateau pour découvrir le chapelet de villages ostréicoles, puis virée en 4x4 sur toute la longueur des plages, quasiment désertes. Le sable blond était immaculé, comme damé. Des badauds regardaient, perplexes, la dizaine de véhicules s'éloigner. Puis le soir, de nouveau, dîner dans un village ostréicole typique. Le dimanche, la ville a convié habitants, estivants et professionnels du Cap-Ferret et de toute la région à venir déguster, gracieusement, des huîtres sur la plage. Une table de 200 mètres de long a été dressée, 60000 coquillages offerts à quelque 10000 personnes. De nombreux élus avaient fait le déplacement. Même Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, élu du département voisin de Charente-Maritime, avait répondu à l'invitation. Ce week-end festif a coûté près de 50 000 euros à la



commune. Mais c'est sans regrets. Les élus comptent bien avoir contribué à faire taire les dernières questions gênantes pour l'économie locale: le gel des réservations va-t-il encore durer longtemps ? La clientèle française va-t-elle compenser celle de l'Europe du Nord, hésitante à revenir sur les côtes girondines ? Quand donc les boulettes de pétrole, même petites et rares, vont-elles totalement disparaître ?

- 15 avril 2003..... Loi qui étend les compétences des tribunaux de Brest, du Havre et de Marseille (compétents pour juger les infractions maritimes commises dans les eaux territoriales françaises) aux délits commis dans la zone économique exclusive (ZEE) qui peut aller jusqu'à 200 miles nautiques.
- 18 avril 2003..... Justice: Le rameur breton Jo Le Guen, fondateur de l'association écologiste Keep it Blue, a été mis en examen, mercredi 16 avril à Paris, pour «diffamation», après avoir dit que le bureau Veritas avait délivré des certificats de complaisance, notamment au pétrolier Prestige, qui a coulé en novembre 2002 au large des côtes espagnoles. Jo le Guen est un marin, réputé pour ses traversées océaniques à la rame.
- 22 avril 2003..... Un robot contre la pollution : Un robot capable de plonger à 2 500 mètres de profondeur, a commencé une campagne d'inspection des côtes de Galice, en Espagne, pour repérer la présence de fioul sur les fonds marins. Plus de cinq mois après la catastrophe du "Prestige", cette inspection devrait apporter de nouvelles informations sur l'état de la pollution en mer. Le robot, appelé Nereus IV, est doté de 6 caméras qui lui permettent de retransmettre en direct les images.
- 25 avril 2003..... Erika: indemnisation à 100% . L'administrateur du Fipol décide de porter le taux de paiement de l'indemnisation des victimes du sinistre de l'Erika de 80% à 100% du montant du préjudice agréé. Les victimes qui parviendront dorénavant à un accord avec le Fonds international, d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur le montant des dommages recevront donc directement de l'organisme l'intégralité de cette somme. Celles qui étaient déjà parvenues à un accord avec le Fipol et n'avaient reçu que 80% de ce montant, recevront le complément.
- 28 avril 2003..... Réunies à Paris, les grandes puissances mondiales (G8) ont réclamé hier un renforcement de la sécurité maritime. Hier après-midi, à l'issue des discussions qui avaient démarré vendredi 25 à Paris, les ministres de l'Environnement des grandes puissances (Etats-Unis, Russie, Japon, Canada, Allemagne, France, Royaume-Uni, Italie), qui se retrouvaient pour la première fois depuis la guerre en Irak pour préparer le volet environnement du sommet du G8 prévu en juin à Evian, ont émis le vœu unanime de voir la sécurité maritime renforcée. Pour eux, "les règles existantes doivent être encore améliorées". Et de réclamer à l'Organisation maritime internationale (OMI) - qui fixe au niveau mondial les règles de circulation des navires transportant des produits dangereux - de "travailler sur une élimination progressive accélérée des pétroliers à simple coque", et d'appliquer convenablement au transport maritime le principe selon lequel les dommages environnementaux doivent être prévenus, ainsi que le principe pollueur-payeur. Ainsi, les négociations les plus acharnées ont porté sur deux sujets absents de l'ordre du jour officiel: sécurité maritime et climat. Le premier a été débattu à la demande de l'Allemagne et de la France, qui réclament notamment que "les navires circulant dans des mers fermées comme la Baltique ou très étroites soient pris obligatoirement en charge par des pilotes spécialisés".
- 29 avril 2003..... La France veut créer des «zones maritimes vulnérables» de l'Ecosse au golfe de Cadix et cette initiative de Paris a le soutien de Bruxelles. Réuni sous la présidence de Jean-Pierre Raffarin, le comité interministériel de la mer a arrêté une série de dispositions pour renforcer la sécurité maritime au large des côtes françaises, améliorer l'efficacité de l'organisation et de l'action des différents services de l'Etat et veiller à la mise en valeur des océans. Grâce au recrutement d'une quarantaine de nouveaux inspecteurs dans quatorze centres spécialisés, les navires à risques seront contrôlés plus souvent dans les ports, l'objectif étant d'inspecter tous les bateaux dangereux (pétroliers, gaziers, chimiquiers) ou anciens qui font escale en France. Les navires transportant des passagers construits depuis plus de quinze ans seront aussi l'objet d'une attention particulière. En juillet, les trois préfets maritimes (Brest, Cherbourg, Toulon) devront avoir établi la liste et les procédures applicables aux «ports et lieux de refuge» des navires en difficulté. Par ailleurs, la France vient d'engager en coopération avec la Belgique, la Grande-Bretagne, l'Irlande, l'Espagne et le Portugal une démarche commune, appuyée par Bruxelles, pour créer en Europe du Nord-Ouest (entre les îles Shetland et Cadix) des «zones maritimes particulièrement vulnérables» (ZMPV). Ces propositions, qui s'inscrivent dans la suite des mesures prises par l'Europe après la catastrophe du Prestige, seront présentées à l'Organisation maritime internationale (OMI). Les ZMPV sont des espaces très fréquentés par les navires marchands, mais aussi fragiles sur le plan écologique, touristique, halieutique. Ils doivent être soumis à des règles dérogatoires du principe fondamental en droit maritime de libre circulation des bâtiments. Paris, enfin, soutient «avec la plus grande fermeté», a dit le premier ministre, l'action de l'Agence de sécurité européenne et l'incite à lancer un programme de construction de navires spécialisés dans la lutte antipollution. L'Agence devra aussi s'occuper d'harmoniser la réglementation et les sanctions contre les dégazages. Le décret de 1978 qui organise l'action de l'Etat en mer va être mis à jour pour renforcer les pouvoirs des préfets maritimes, qui exerceront «une autorité fonctionnelle et opérationnelle permanente» sur les autres services administratifs, comme les douanes, la gendarmerie, les affaires maritimes. L'assise juridique de leurs interventions sera précisée quand seront décidées des interventions sur des navires de commerce étrangers. Le gouvernement a prévu dix mesures pour améliorer la sécurité et la sûreté dans les ports et leurs approches terrestres et maritimes, tant vis-à-vis des embarquements de marchandises que du trafic des passagers : installation de portiques de détection, création de postes d'agents des douanes spécialisés, achat de scanners, clôture des accès, contrôles des croisiéristes, le tout pour rassurer les compagnies et la clientèle américaine, très sensible aux risques de terrorisme.





Parmi les autres décisions prises, il est prévu de réformer le statut du pavillon français pour le rendre plus attractif et compétitif et de favoriser le cabotage en créant deux lignes d'intérêt général, comme le propose le rapport Richemont.

Mai 2003..... Marées noires - Stop, agissons ! France Nature Environnement (FNE), regroupant trois mille associations de protection de la nature et de l'environnement, soutenue par les magasins Nature & Découvertes, souhaite vous mobiliser pour une action d'envergure ! Participez et diffusez largement cette pétition jusqu'au 30 septembre 2003. Depuis des décennies, les marées noires se répètent de manière insupportable : Torrey-Canon, Amoco-Cadiz, Olympie Bravery, Boehlen, Gino, Tania, Exxon-Valdez, Amazone, Erika, Prestige... Si spectaculaires qu'elles puissent être, ces marées noires ne sont que la surface émergée de l'iceberg des pollutions marines: dégazages des pétroliers (dix fois les marées noires en tonnage), rejets littoraux urbains, agricoles et industriels, pollution des fleuves, retombées atmosphériques, exploitation des fonds marins... Aussi devant cette situation inacceptable de non-droit et de pillage des océans, les signataires de cette pétition appellent: • Les gouvernements de la communauté internationale à réformer de façon radicale l'Organisation maritime internationale, arbitre inéquitable des questions de navigation internationale, à créer une Agence internationale de sécurité, à initier une refonte complète du droit maritime international et à appliquer le principe du pollueur-payeur ; • Les gouvernements européens à construire une politique européenne maritime forte qui assure la protection de la mer, par application des mesures existantes et par l'adoption de règles courageuses en matière de gestion du trafic maritime (création d'un corps européen d'inspection des navires et des équipages, désignation de ports de refuge, création d'un centre de contrôle à Gibraltar, création d'un pôle de suivi des milieux naturels) ; • Le gouvernement français à organiser des opérations de nettoyage, en mer et à terre, en prenant en compte les aspects techniques, de santé publique et de gestion des déchets ainsi qu'à mettre tout en œuvre pour assurer la conservation du patrimoine naturel (financement et réhabilitation des milieux touchés, etc.) ; à renforcer le droit maritime français, afin de mettre notamment fin à l'irresponsabilité pénale de divers acteurs. (France Nature Environnement et Nature & Découvertes)

Mai 2003..... Le centre de soins pour les oiseaux mazoutés de l'Île Grande (22) : Le 14 décembre 2002 a été inaugurée la rénovation du centre de sauvegarde LPO de l'Île Grande, en présence du préfet des Côtes-d'Armor, des élus locaux, de personnalités et d'un public venu nombreux célébrer cet événement. Après près de vingt ans d'activité et une marée noire, le centre avait besoin d'une remise à neuf complète. Les travaux, qui ont duré trois mois, ont été achevés juste avant l'arrivée des oiseaux mazoutés de l'hiver. Ils ont coûté 270 000 euros et ont été financés par l'Union Européenne (27%), le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (17%), le Conseil Régional de Bretagne (17%), le Conseil Général des Côtes-d'Armor (11%) et la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) (28%), grâce à la générosité de ses membres et donateurs pendant la marée noire de l'Erika. Les laboratoires et les piscines ont été entièrement reconstruits, le nouveau mobilier est en inox, les installations ont été remises aux normes, l'hébergement des bénévoles a été rénové lui aussi et des caméras ont été installées dans les labos et piscines pour permettre au public d'assister au déroulement des opérations, sans dérangement pour les pensionnaires. • L'équipe - Depuis la marée noire de l'Erika, la LPO a recruté deux soigneurs pour le centre de sauvegarde de l'Île Grande. Ainsi, l'équipe salariée de la LPO en charge de la réserve naturelle des Sept-Iles et de la station ornithologique de l'Île Grande se compose de huit personnes (deux pour la gestion de la réserve naturelle, trois pour l'accueil du public et l'animation à la station, une pour la gestion de la station, et deux pour le centre de sauvegarde). Les bénévoles sont toujours nombreux à travailler au centre. Plusieurs dizaines s'y succèdent tout au long de l'année, en particulier des collégiens, lycéens et étudiants qui ont ainsi l'opportunité de faire leurs stages dans le domaine qui les passionne, tout en étant hébergés sur place par la LPO. • Appel aux dons et aux partenariats - La grande difficulté à laquelle la LPO est sans cesse confrontée est le financement des coûts de fonctionnement du centre de sauvegarde. Ceux-ci sont de l'ordre de 40 000 euros par an. Les recettes sont notamment assurées par la diffusion de produits (livres, cartes postales, affiches, nichoirs...), les entrées payantes aux expositions et les dons. Les deux soigneurs en contrat emploi-jeune sont en partie subventionnés, mais cette aide ne sera pas éternelle. Les dons aident à financer le sauvetage des oiseaux mazoutés, mais en dehors des événements fortement médiatisés, ils ne représentent qu'une infime part du budget. Aussi la LPO cherche à développer des partenariats avec des entreprises locales et régionales pour maintenir durablement ces emplois. • Le guide méthodologique - Après la marée noire de l'Erika, la LPO et les associations impliquées dans la catastrophe ont regroupé leurs compétences au sein de l'Observatoire des Marées Noires afin de tirer les bilans et d'apporter leur contribution à l'amélioration de la prévention, du traitement et du suivi des marées noires. Dans ce contexte, l'Observatoire des Marées Noires a édité le guide méthodologique Soins aux oiseaux mazoutés. Coordonné par la LPO, il permet d'organiser et structurer la création d'un centre de soins temporaire en cas de crise. Le guide qui a été diffusé en juin 2002 auprès des préfetures et collectivités locales littorales et des organismes et établissements publics ayant en charge la gestion des plans Polmar Terre et Mer. Il aura déjà servi cet hiver 2002-2003 !

Mai 2003..... Déballastages, l'autre marée noire. Pendant une marée noire, les oiseaux mazoutés arrivent à la côte en grand nombre, précédant de quelques heures ou quelques jours les nappes de pétrole. Dans le cas des déballastages, le pétrole disparaît souvent en mer. En s'échouant sur les côtes, les oiseaux de mer témoignent des pollutions par hydrocarbures provoquées au large. La Ligue pour la Protection des Oiseaux a créé en 1984 la station LPO de l'Île Grande, à Pleumeur Bodou (Côtes d'Armor), à quelques encablures de la Réserve Naturelle des Sept-Iles (Perros-Guirec). La station LPO héberge un centre de sauvegarde spécialisé dans le traitement et la réhabilitation des oiseaux mazoutés. Créé après les marées noires du Torrey Canyon (1967), de l'Amoco Cadiz (1978) et du Tanio (1980), le centre de sauvegarde, affilié à l'Union Française des Centres de Sauvetage de la faune sauvage (UFCS), recueille plusieurs centaines d'oiseaux mazoutés chaque année. En



dehors de la marée noire de l'Erika, l'origine de ces oiseaux est nécessairement imputable aux déballastages. Les oiseaux recueillis dans ce centre sont ceux retrouvés échoués sur les côtes bretonnes, regroupés par un réseau de points-relais, constitué de centres nature, de bénévoles de la LPO et de Bretagne Vivante, puis acheminés gratuitement grâce au transporteur routier France Express. En regroupant ainsi les oiseaux mazoutés, la station LPO joue le rôle d'«observatoire » des pollutions marines et ce, en dehors de tout incident majeur. Ce "bruit de fond" des pollutions marines laisse imaginer ce qu'est réellement l'étendue des dégâts, étant entendu qu'une infime partie des oiseaux touchés sont retrouvés. Il est aisément imaginable que la majorité des oiseaux mazoutés meurent et disparaissent au large, sans laisser de trace. Leurs chances d'atteindre le rivage sont étroitement dépendantes de l'orientation du vent. La marée noire de l'Erika : • Avant - De 1984 à 1998, la station LPO a recueilli une moyenne de 300 oiseaux mazoutés par an. Les écarts peuvent être importants d'une année sur l'autre, par exemple 131 en 1993 et 474 en 1994. Cela s'explique principalement par les mauvaises conditions météorologiques. En effet en période de tempêtes, les moyens de contrôle de la Marine Nationale et des Douanes sont moins performants. Les «voyous » des mers passent facilement entre les mailles du filet. C'est pourquoi on trouve très rarement des oiseaux mazoutés en été. • Pendant - La marée noire de l'Erika, en décembre 1999, gravissime pour les oiseaux - entraînant l'échouage de 77 000 oiseaux - a masqué l'effet déballastage de l'hiver. Pendant la marée noire, la station LPO de l'Île Grande a recueilli 920 oiseaux victimes de l'Erika. Mais elle a également reçu 430 oiseaux mazoutés des côtes nord de la Bretagne. A priori, ces oiseaux n'ont pas pu être pollués par l'Erika. • Un an après son naufrage, l'Erika tuait encore ! Un an après la catastrophe, la LPO, avec le concours d'autres associations, a réalisé un recensement des échouages d'oiseaux mazoutés, du début du mois de novembre 2000 au début du mois de mai 2001. L'opération a permis de comptabiliser un total de 2557 oiseaux mazoutés, un record pour une période sans accident pétrolier. Pourtant ce dénombrement ne prétend pas être exhaustif et il convient de le considérer comme un minimum. Pendant cette période, la station LPO a recueilli 634 oiseaux mazoutés, soit le double de la moyenne des années précédentes. Toutefois, la marée noire de l'Erika n'était pas tout à fait étrangère à ce chiffre. L'aspect de l'hydrocarbure, engluant complètement certains oiseaux, n'était pas sans rappeler le fameux fuel n°2. C'est ce qu'ont confirmé les analyses du Cedre. Sur 36 échantillons prélevés par la LPO, 12 présentaient de fortes similarités avec le fuel de l'Erika. Ces oiseaux s'étaient échoués sur le littoral de Vendée, de Loire-Atlantique, du Morbihan et du Finistère sud. «L'érosion » des colonies d'alcidés : En dix-neuf ans d'exercice, la station LPO a recueilli 5830 oiseaux mazoutés. Combien d'autres n'ont pas été retrouvés ? Deux fois plus ? Dix fois plus ? Difficile à dire. Les plus touchés sont le guillemot de Troil (73%), le pingouin Torda (17%) et le fou de Bassan (6%). Le nombre d'alcidés mazoutés recueillis chaque année en Bretagne est à peu près équivalent aux populations nicheuses de la région. En fait, ces oiseaux sont originaires des colonies britanniques et irlandaises, beaucoup plus importantes. Néanmoins, on ne peut écarter la possibilité de quelques guillemots ou pingouins locaux pris au piège, mais en l'absence de tout marquage cela ne peut être confirmé. Malgré toute l'attention dont elles font l'objet, les colonies d'alcidés de Bretagne stagnent à un niveau très faible depuis une vingtaine d'années. Les déballastages n'y sont sans doute pas étrangers. La LPO considère devant le constat de ces sempiternelles déballastages que la France, dans ses plus hautes instances, ne prend absolument pas en considération l'importance écologique, sociologique et économique que représente son littoral.

- 4 mai 2003..... Pour oublier la marée noire du "Prestige" : Plusieurs vedettes, parmi lesquelles Mireille Darc, Pascal Obispo, Pierre Palmade, Jean-Pierre Papin et Bernard Montiel, se sont affichées hier à Arcachon, en Gironde, lors d'une grande fête destinée à lancer la saison estivale et faire de la pollution du "Prestige" un mauvais souvenir. Par un soleil radieux, quelque 10000 visiteurs ont afflué sur la promenade de la station balnéaire pour déguster 60 000 huîtres et 600 kg de seiches du bassin offertes par la municipalité. Le préfet de la Gironde a interdit hier la pêche, le transport, le stockage et la vente des moules du bassin d'Arcachon rendues impropres à la consommation par la présence de micro-algues naturelles toxiques.
- 5 mai 2003..... "Prestige": manifestation à Saint-Jacques de Compostelle (Espagne). Des dizaines de milliers de personnes dont de nombreux élus ont manifesté, hier en Galice, afin de réclamer une solution "immédiate et définitive" pour l'épave du Prestige qui repose par 3 500 m au fond de l'Atlantique, ses soutes renfermant encore 35000 tonnes de fuel. Les manifestants portaient aussi des pancartes hostiles au soutien du gouvernement de José Maria Aznar à la guerre en Irak ou à la mémoire du caméraman galicien José Causa, tué le 8 avril à l'hôtel Palestine de Bagdad par le tir d'un char américain.
- 6 mai 2003..... Nouvelle pollution due au «Prestige » dans le Finistère : Les boulettes et galettes de fioul découvertes samedi 3 et dimanche 4 mai sur plusieurs plages du Finistère proviennent de la cargaison du Prestige, selon une analyse effectuée lundi. Une quinzaine de communes entre la baie d'Audierne et le Morbihan ont été touchées par de faibles arrivages. Selon la préfecture du Finistère, «des arrivées pourraient encore se produire dans les prochains jours, la présence de fioul ayant été signalée au large de la pointe de Penmarc'h » lors des reconnaissances aériennes effectuées dimanche. Les autorités ne savent pas si ce pétrole a été largué au moment du naufrage, le 19 novembre, au large de la Galice. ou s'il provient d'une fuite ultérieure sur l'épave.
- 10 mai 2003..... Pollution: à la demande du gouvernement espagnol, le sous-marin de l'Ifremer le Nautille va effectuer une nouvelle mission de contrôle de l'épave du Prestige. Le Nadir, navire porteur du sous-marin, appareillera de Toulon, courant mai. Le sous-marin Nautille a déjà réalisé une mission de localisation de l'épave et d'obturation des orifices entre le 16 décembre 2002 elle 14 février 2003.
- 10 mai 2003..... «Prestige» : le Fipol ne rembourserait que 15% des dommages. Roselyne Bachelot exprime «sa plus profonde indignation devant ce taux ». Les premières réactions sont vives après l'annonce officielle, vendredi 9 mai, à



Londres, par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol), qu'il n'indemniserait les victimes de la marée noire du Prestige qu'à hauteur de 15% du préjudice subi. Interrogée par Le Monde, Roselyne Bachelot, ministre de l'écologie, a exprimé «sa plus profonde indignation devant ce taux », ajoutant que «la solidarité nationale jouera» en faveur des victimes. Le Fipol dispose d'une enveloppe de 171,5 millions d'euros. Après le naufrage du pétrolier, le 19 novembre, au large de la Galice, le coût de la pollution, selon les premières estimations, devrait avoisiner au moins un milliard d'euros. Le délégué du gouvernement espagnol pour le Prestige, Rodolfo Martin Vila, évalue déjà les dommages espagnols à quelque 675 millions d'euros, sans compter les effets attendus pour le tourisme. La France estime son premier préjudice à près de 100 millions d'euros, dont 78 millions pour l'Etat. «Nous ne savons toujours pas quelle facture définitive nous allons présenter, explique Mme Bachelot. Les pertes pour le tourisme sont encore incertaines: les estimations vont de 10 à 100 millions d'euros.» Lors de son précédent comité exécutif, le 4 février, le Fipol avait renoncé à fixer un taux, demandant à l'Espagne et à la France de trouver un accord pour abaisser le montant de leurs doléances. «Si les deux gouvernements ne se mettent pas d'accord, le Fipol rencontrera de sérieuses difficultés », reconnaissait alors au Monde Mans Jacobsson, l'administrateur du Fipol. Mais le gouvernement espagnol, qui a avancé l'argent aux victimes de Galice, a refusé de placer sa créance au dernier rang, comme la France l'y encourageait. Selon le quotidien «La Voz de Galicia », le taux annoncé par le Fipol est «un geste fondamental ». M. Martin Vila, quant à lui, interprète cette première estimation comme un triomphe pour la délégation espagnole. Celle-ci a en effet obtenu que la majorité des 15 pays présents rejoignent sa position, contre celle de la France et du Portugal, autres pays victimes de la pollution. Elle demandera par ailleurs une augmentation, la semaine prochaine, du plafond des indemnités, à hauteur de 1 milliard d'euros. En France, la colère risque d'être d'autant plus grande que de nouveaux arrivages de pétrole du Prestige ont été repérés depuis une semaine sur la façade atlantique. Cette pollution survient alors que les professionnels de la mer et du tourisme croyaient en avoir fini, depuis le colmatage de l'épave au début du mois de mars. Des boulettes éparées ont été ramassées sur les côtes du Finistère, à Belle-Ile (Morbihan) et sur certaines plages d'Aquitaine. Ceci constitue évidemment une mauvaise publicité alors que se décident les réservations de la saison. «Les professionnels sont de plus en plus dépités à cause de ces petits arrivages, désastreux sur le plan psychologique, estime Francine Rocher, présidente de la Fédération régionale de l'hôtellerie de plein air d'Aquitaine. Même si les plages sont nettoyées, certains ont annulé leurs réservations et c'est tragique.» Les deniers du Fipol s'étaient déjà avérés insuffisants après la marée noire de l'Erika, en 1999, dont le coût a avoisiné 450 millions d'euros. L'Etat français et TotalFinaElf, qui s'étaient placés avant-dernier et dernier sur la liste des indemnisations, ne recouvreront au mieux dans l'avenir qu'une partie de leurs créances. Un relèvement du plafond à 270 millions d'euros a par la suite été approuvé au sein de l'instance internationale, mais celui-ci n'entrera en vigueur que pour les sinistres qui pourraient survenir après octobre 2003.

10 mai 2003..... La colère noire des victimes : La décision du Fipol de n'indemniser les victimes de la marée noire du "Prestige" qu'à hauteur de 15% suscite un tollé en France. Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures avait annoncé à Londres, que les victimes de la marée noire du pétrolier, qui a coulé en novembre au large des côtes espagnoles, allaient dans un premier temps recevoir 15% de l'estimation de leurs dommages. Une décision qui n'est pas une surprise puisque le Fipol ne disposait que d'une enveloppe de 171,5 millions d'euros pour régler une ardoise dépassant le milliard d'euros. La ministre de l'Écologie Roselyne Bachelot s'est montrée "absolument Indignée". Elle a voulu toutefois rassurer les victimes : «L'État s'effacera devant les créanciers privés, le remboursement des factures présentées par l'État se fera en dernier », a-t-elle assuré. Les élus et les professionnels du littoral aquitain, la zone la plus touchée sur la côte atlantique, se sont déclarés déçus. "Une fois de plus, ce sont les gens de terrain qui vont payer les pots cassés", a lancé le maire (DVD) d'Arcachon Yves Foulon. Pour Corinne Lepage, ancienne ministre de l'Environnement, avocate de plusieurs communes touchées, "le système actuel d'indemnisation est tout à fait inacceptable". Pour le Parti socialiste, il est "primordial de garantir un haut niveau d'indemnisation des victimes de catastrophes maritimes", tandis que le président du conseil général de Vendée Philippe de Villiers (MPF) s'est insurgé contre "le principe pollué-payeur" et que Patrick Ollier a réclamé au nom de l'UMP une augmentation des contributions des compagnies pétrolières. Les organisations écologistes dénoncent surtout le système même d'indemnisation qui doit être revu de fond en comble. "Il ne faut pas tuer le Fipol, il faut élargir le système de financement", a estimé Jackie Bonnemains, président de Robin des Bois. "Il faut des ressources beaucoup plus importantes car les principaux naufrages touchent aujourd'hui des pays développés. Plus le naufrage intéresse un pays riche, plus ça coûte cher en termes d'indemnités", a-t-il expliqué. L'organisation prône un élargissement du système de contributions, qui devrait inclure les pays exportateurs et non uniquement les pays consommateurs. Le Fipol, créé en 1992 et dont le siège est à Londres, regroupe 77 États et est financé par les compagnies pétrolières. Greenpeace dénonce un système organisé d'"irresponsabilité". «Nous ne sommes pas hostiles par principe à l'existence d'un fonds de compensation, à condition qu'il soit abondé correctement et suffisamment réactif, mais il faut sortir de la perversité du système actuel"! a affirmé Yannick Jadot. L'organisation a souligné que dans le système américain, on demande à chaque navire rentrant dans les eaux territoriales de pouvoir présenter un certificat d'assurance qui garantisse la cargaison à hauteur d'un demi milliard de dollars minimum. "Résultat: depuis dix ans ! il n'y a pas eu de marée noire aux Etats-Unis parce que les systèmes.d'assurance ont fait le ménage entre les bons et les mauvais navires", a rappelé Yannick Jadot.

11 mai 2003..... Tollé devant le taux d'indemnisation de 15% aux victimes du «Prestige » : Pêcheurs, structures touristiques, collectivités territoriales et politiques s'indignent devant la faiblesse des dédommagements annoncés par le



Fipol. Même si l'annonce d'un plafonnement à 15% de l'indemnisation versée par le Fipol aux victimes du naufrage du Prestige n'a pas constitué une vraie surprise sur le littoral atlantique, elle est mal ressentie par les collectivités territoriales comme par les catégories socioprofessionnelles les plus touchées. Vendredi 9 mai, les membres de la cellule de crise mise en place à Bordeaux (Gironde) par le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol) ne répondaient pas au téléphone. «Rien d'étonnant à cela, ironisait le militant Vert Pierre Hurmic, avocat qui s'est chargé de beaucoup de dossiers d'indemnisation. Quand on a dit que le Fipol paierait, ce n'était que de la sombre propagande. En fait, l'Etat a réajusté sa position, il ne veut pas appliquer le principe pollueur-payeur. C'est au contribuable qu'il présentera la facture.» De son côté, le président (PS) du conseil régional d'Aquitaine, Alain Rousset, a écrit dès vendredi au premier ministre pour s'indigner d'un taux provisoire d'indemnisation fixé à 15%, alors que celui de l'Erika avait dépassé les 50%. Sa demande porte sur quatre points: l'engagement d'une démarche diplomatique auprès du gouvernement espagnol pour l'amener à renoncer à se porter au premier rang pour l'indemnisation; l'étude de recours juridiques contre les compagnies pétrolières et les transporteurs; des compléments d'aides pour les secteurs professionnels et les communes; l'exigence, pour l'avenir, d'une augmentation de l'enveloppe d'indemnisation du Fipol. M. Rousset a par ailleurs rappelé que l'Association des régions de Parc atlantique avait adopté, le 2 décembre 2002 à Bruxelles, une motion dans laquelle elle exigeait une réforme du droit maritime en matière de transport d'hydrocarbures. On ne peut toutefois pas parler d'une révolte des élus d'Aquitaine : l'Etat a en effet déployé de gros moyens et même payé rubis sur l'ongle les communes sinistrées dans de très brefs délais. En revanche, les inquiétudes sont beaucoup plus vives dans des secteurs comme le tourisme. En Gironde par exemple, où cette activité constitue le deuxième poste du produit intérieur brut (PIB), le président de l'office départemental du tourisme, Philippe Dorthe, voudrait que le Fipol prélève dès maintenant une taxe de solidarité auprès des entreprises pétrolières pour financer les indemnités. Au Pays basque, les établissements de thalassothérapie, qui emploient au total 700 personnes, ont perdu, depuis le 1er janvier, de 20% à 40% de leur chiffre d'affaires. Mais comment pourront-ils mettre en avant la désaffection des clients alors qu'il n'y a pas eu une boulette de fioul dans leurs parcs ? «Nous avons le sentiment d'être victimes non seulement d'une pollution, mais d'une grave injustice », affirme Gérard Cazalis, directeur de l'office du tourisme de la côte basque. Ce sentiment est partagé par les pêcheurs et les ostréiculteurs, victimes d'une terrible mévente, qui se demandent comment prouver que la fuite du poisson est imputable au Prestige. Les récriminations des victimes ont été largement relayées par les politiques, qui jouent l'union sacrée contre le Fipol. Aux déclarations indignées de Roselyne Bachelot, ministre de l'écologie se sont ajoutées les protestations de nombreux élus. Patrick Ollier, président (UMP) de la commission des affaires économiques à l'Assemblée nationale, s'est dit «outré» par la faiblesse de l'indemnisation et a plaidé pour une révision du fonctionnement du fonds. Philippe de Villiers, président du conseil général et député (MPF) de Vendée, a estimé: «Ce qui se passe, c'est le contraire du principe de bon sens pollueur-payeur, c'est le principe pollué-payeur. » Pour le Parti socialiste, «il est primordial, si l'on veut responsabiliser les propriétaires et les armateurs de navires, que le Fipol garantisse un haut niveau d'indemnisation des victimes de catastrophes maritimes ». Pour les Verts, «c'est le manque de volonté politique de nos gouvernements européens qui est un scandale. Le Fipol ne fait qu'appliquer ce que les Etats membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) lui demandent d'appliquer ». «Indemniser, même généreusement, les victimes n'est évidemment pas la solution », estiment les écologistes, qui pensent qu'il faut avant tout «éviter les catastrophes et donc réglementer bien plus sévèrement le transport maritime des cargaisons dangereuses ». Mans Jacobsson, administrateur du Fipol, a indiqué vendredi 9 mai, à Londres, que le montant des pertes dues au naufrage est provisoirement estimé à 700 millions d'euros pour l'Espagne et à 200 millions pour la France, soit une somme déjà très largement supérieure aux 175 millions d'euros disponibles dans le fonds actuel. L'OMI doit discuter du 12 au 16 mai, lors d'une conférence diplomatique réunissant ses 162 membres, d'un relèvement du plafond d'indemnisation des marées noires. L'Union européenne milite pour qu'il soit porté à 1 milliard d'euros et envisage de créer un fonds européen spécifique si sa demande n'était pas acceptée.

- 11 mai 2003..... 80 kilogrammes de boulettes de fioul, apparemment issues des soutes du "Prestige", sont récupérés à l'épaves au large du Finistère, entre la côte nord et Ouessant. L'équipage du bâtiment de haute mer "L'Alcyon" a sillonné toute la journée le chenal du Four, à la recherche des résidus d'hydrocarbures.
- 12 mai 2003..... "Prestige" : Greenpeace a critiqué dans un rapport sur la marée noire du "Prestige" presque six mois après le naufrage de ce pétrolier, l'urgence avec laquelle les administrations publiques espagnoles ont à nouveau autorisé la pêche en Galice. "La réouverture de la pêche a été davantage guidée par les nécessités économiques du gouvernement et par son besoin de donner l'image que tout est fini. Ces objectifs semblent avoir prévalu sur ceux de la sécurité alimentaire ou l'économie des ports de pêche", selon l'organisation écologiste.
- 12 mai 2003..... Avec l'objectif de renflouer le Fipol : Une centaine de pays se réunissent aujourd'hui à Londres pour améliorer l'indemnisation des victimes des marées noires, après les scandales provoqués par les naufrages successifs de l'"Erika" et du "Prestige". Les participants se pencheront sur une proposition de l'Union européenne de porter à un milliard d'euros, pour chaque marée noire, la capacité d'indemnisation du Fonds international d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol), a indiqué l'administrateur du Fipol Mans Jacobsson. Porter à un milliard d'euros la dotation du Fipol, comme le réclame l'UE, permettrait de prendre en charge le coût réel des marées noires en Europe.
- 15 mai 2003..... Prestige : prends 15% et tais-toi ! Les victimes de la marée noire du Prestige sont furieuses. Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol) va les indemniser, dans un



premier temps, de 15% seulement. Pourquoi ? Parce que le Fipol manque d'argent. Ce fonds, alimenté par les compagnies pétrolières, dispose de 171,5 millions d'euros par marée noire. Une somme dérisoire face aux conséquences de la pollution occasionnée par le pétrolier libérien qui a coulé au large de l'Espagne en novembre dernier. L'addition finale, en Espagne et en France, pourrait dépasser le milliard d'euros... «Une fois de plus, ce sont les gens de terrain qui vont payer les pots cassés, s'insurge Yves Foulon, le maire d'Arcachon. Mais on va se battre pour que cela se passe autrement. » Du 12 au 16 mai, une centaine de pays membres de l'Organisation maritime internationale se réunissent à Londres pour tenter d'améliorer l'indemnisation. L'Union européenne propose de porter la capacité du Fipol à 1 milliard d'euros par sinistre.

17 mai 2003..... Près d'un milliard d' euros pour les victimes des futures marées noires : Le plafond des ressources du Fipol a été très sensiblement réévalué par l'assemblée plénière de l'Organisation maritime internationale, réunie à Londres jusqu'au 16 mai. Les dommages causés par le «Prestige» ne sont toutefois pas concernés par ce relèvement des indemnités. L'Organisation maritime internationale (OMI) devait approuver en assemblée plénière, vendredi 16 mai, à Londres, un accord obtenu la veille qui porte le plafond du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol) à près d'un milliard d'euros. Après trois années de préparation et une semaine d'intenses tractations, la conférence diplomatique londonienne a multiplié par cinq le plafond des remboursements. La mesure devrait entrer en vigueur, au mieux, au début de 2004. Cette décision ne fera sans doute qu'aviver les regrets des victimes des marées noires de l'Erika et du Prestige, car si leur colère a poussé à cette revalorisation, elles n'en bénéficieront pas elles-mêmes. La marée noire du Prestige, à l'automne 2002 au large de la Galice, a hâté les négociations, promises après le choc du naufrage de l'Erika, en 1999, au large de la Bretagne. «La pression des opinions publiques a joué », constate le navigateur Jo Le Guen, qui a suivi les débats de Londres au titre du monde associatif. La conférence diplomatique s'est déroulée alors que la pollution du Prestige continue, six mois après le naufrage, jusqu'à atteindre, ces derniers jours, la côte nord de la Bretagne. Le Fipol était dans l'obligation de revoir le niveau d'indemnisation après les deux dernières catastrophes. Les sommes disponibles avaient été largement dépassées lors de l'accident de l'Erika, dont le coût est aujourd'hui estimé à 500 millions d'euros. Le naufrage du Prestige a accéléré l'inflation: les deux principaux pays concernés, la France et l'Espagne, ont déjà présenté une première ardoise de près d'un milliard d'euros. Pour ce dernier sinistre, le Fonds n'avait pu s'engager, jeudi 8 mai, qu'à dédommager 15% du préjudice subi par les victimes, provoquant une flambée de colère dans les régions concernées. Un relèvement du fonds de 175 à 260 millions d'euros doit entrer en vigueur le 1er novembre 2003, mais ce coup de pouce était dénoncé comme insuffisant. L'OMI a donc entrepris, en février 2000, de créer un protocole additionnel à la convention de 1992 qui régit l'indemnisation des pollutions par hydrocarbures. «Il s'agit, pour les pays qui le désirent, d'acheter une assurance supplémentaire », résume Mans Jacobsson, administrateur du Fipol. Le principe est de fonder, parmi les 85 Etats adhérant au Fipol, un club de pays riches, fort d'une trentaine de membres, capables de s'offrir une meilleure couverture. Les compagnies pétrolières, qui financent le Fipol au prorata de leurs importations d'hydrocarbures, devront, dans les pays qui rejoindront ce protocole additionnel, augmenter notablement leur contribution. L'Union européenne a été le principal artisan de cette révision. Elle avait menacé de créer son propre fonds d'indemnisation si elle n'obtenait pas un relèvement du plafond du Fipol à un milliard d'euros. Ses Etats membres se sont plutôt montrés solidaires sur ce dossier. Douze des treize pays de la façade maritime de l'Union ont défendu d'emblée une position commune. Après avoir hésité, l'Italie les a rejoints. Chypre et Malte, deux grandes nations maritimes candidates à l'Union, ont également soutenu l'initiative européenne. La valse diplomatique a essentiellement consisté à négocier l'adhésion du Japon, principal contributeur du Fipol avec l'Italie. Après trois réunions plénières avortées et d'innombrables conciliabules, le Japon a finalement accepté de porter le plafond à 750 millions de droits de tirage spéciaux (DTS), une unité de comptabilité qui vaut actuellement 1,23 euro. En contrepartie, les autres pays ont accepté de limiter pendant dix ans sa quote-part. L'entrée en vigueur de ce protocole additionnel est complexe. Il est soumis à la ratification d'au moins huit pays. Même si plusieurs Etats européens ont déjà annoncé vouloir entamer la procédure, les experts les plus optimistes tablent sur une mise en place qui devrait au moins durer jusqu'à la fin de l'année 2003 pour une application en 2004. les compagnies pétrolières acceptent, bon gré mal gré, de financer le surcoût. Elles souhaitent qu'un effort de revalorisation soit également demandé aux assureurs des armateurs. Dans le cas de l'Erika, ils n'avaient payé que 12 millions d'euros et, dans celui du Prestige, 24 millions, soit une infime partie de la facture. Des négociations sont déjà entamées dans le cadre de l'OMI. Elles s'annoncent longues, en raison de l'obstruction probable d'un certain nombre d'Etats abritant les pavillons de complaisance. Mais, après les mesures européennes pour interdire les pétroliers les plus vétustes, le relèvement conséquent du plafond du Fipol devrait déjà avoir des effets moralisateurs sur le transport des hydrocarbures.

17 mai 2003..... Fipol, le fonds d'indemnisation des marées noires à la hausse. La conférence diplomatique du Fipol, réunie à Londres, a décidé de porter de 171,5 millions d'euros à 920 millions le fonds d'indemnisation des victimes de pollutions par hydrocarbures à partir de 2004. C'est ce qu'a annoncé hier le secrétariat d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau, précisant que cette décision ne peut "pas avoir d'effet rétroactif". Pour la catastrophe du Prestige, le gouvernement a assuré qu'il mettra tout en œuvre pour que le taux de prise en charge des dommages soit "le plus élevé possible". Lors de la réunion, la délégation française avait d'entrée souligné que le niveau de couverture provisoire d'indemnisation des victimes du Prestige à hauteur de 15%, décidé par le Fipol le 8 mai, «n'était pas acceptable ».

17 mai 2003..... Marées noires : Le rôle opaque des affréteurs de produits lourds. Les armateurs souscrivent à l'amélioration du système d'indemnisation des victimes de marée noire. Le soutien des propriétaires de pétroliers à la hausse de la participation de la profession à la dotation du Fipol l'atteste. «Le système du Fipol fonctionne plutôt bien, mais il a besoin



d'être adapté. En raison de la responsabilité limitée, le versement des indemnités est rapide. On évite surtout le recours aux tribunaux », explique un opérateur grec de tankers. Mais, à écouter les professionnels, le renforcement du mécanisme d'assurance ne constitue pas l'essentiel. Ils ont plutôt en ligne de mire les dangers du transport de produits lourds, à l'instar du fioul, de l'asphalte, des molasses, voire de certains bruts. Ce pétrole doit, en effet, être chauffé durant la traversée, faute de quoi il risque de se solidifier. «Le maintien du pétrole à haute température encourage la corrosion des parois, ce qui peut poser des aléas structurels dans les citernes de lest contiguës aux cales de cargaison », indique un expert. Les marées noires causées par les naufrages de l'Erika et du Prestige résultent de phénomènes de cet ordre. Or, aujourd'hui, ces cargaisons potentiellement dangereuses sont soumises aux mêmes contrôles que celles de bruts normaux. S'ajoute également le problème de l'entretien et du nettoyage des soutes contenant ces produits. Les armateurs de pétroliers spécialisés dans le transport du brut estiment que leurs efforts en matière de sûreté maritime ont été payants. La baisse du nombre d'accidents de pétroliers ayant entraîné des pollutions en est la preuve. Les grandes compagnies pétrolières font valoir qu'elles aussi ont pris des décisions très strictes en ce qui concerne l'âge et l'état des bateaux qu'elles affrètent. En revanche, les cercles maritimes londoniens jettent un regard sévère sur l'univers secret et fermé des affréteurs de produits lourds - des traders russes en majorité - et des armateurs spécialisés dans ce négoce aussi opaque et cynique que rémunérateur. Ainsi, le Prestige transportait 77 000 tonnes de pétrole visqueux provenant d'une raffinerie de l'ex-URSS. Par ailleurs, les armateurs ne décolèrent pas contre les gouvernements qui refusent d'assumer leurs responsabilités maritime. «Le Prestige a connu un problème technique initial, à l'origine d'une pollution maritime mineure. En lui refusant un lieu de refuge et en le repoussant en haute mer, le gouvernement espagnol a contribué à aggraver la situation », insiste un membre de la Bourse des frets de la City. Il reste que les armateurs se sentent actuellement sous haute pression. Les préparatifs de guerre en Irak, la crise de l'industrie pétrolière au Venezuela et au Nigeria, les problèmes techniques dans le golfe du Mexique et les faibles stocks de brut américains ont dopé les frets depuis l'automne 2002. Mais l'embellie semble terminée. Et l'accélération du calendrier de retrait des pétroliers à simple coque, qui disparaîtront des eaux communautaires en 2010 au lieu de 2015, va également peser sur les charges d'amortissement.

17 mai 2003..... Sévérité accrue contre les dégazages : Dominique Perben a adressé aux procureurs généraux près les cours d'appel à compétence maritime une circulaire leur recommandant une particulière attention pour «recracher efficacement et réprimer sévèrement » les auteurs des infractions relatives à la pollution des mers, notamment par les rejets volontaires d'hydrocarbures (déballastages et dégazages). Pour le garde des sceaux, il faut «combattre le sentiment d'impunité des contrevenants, agissant en général la nuit (...), et développer des actions ciblées sur des zones précises, sous l'autorité du préfet maritime ». Les tribunaux de grande instance du Havre, de Brest et de Marseille se sont spécialisés dans ces affaires. Le code de l'environnement permet le déroutement du navire pollueur vers un port français, son immobilisation et le versement d'un cautionnement.

28 mai 2003..... Les côtes du Finistère sont touchées par les boulettes du «Prestige». Les responsables locaux hésitent à lancer le plan Polmar-terre. Le Prestige se fait des ennemis dans le Finistère depuis que, début mai, des galettes et boulettes d'hydrocarbures sont arrivées jusqu'à la côte. La pollution, diffuse, n'est pas comparable à une marée noire, mais les deux tiers des 117 communes du littoral finistérien ont été touchées. Avec ses 1100 km de côtes, à rapprocher des 3830 km du littoral atlantique, le Finistère n'est pas le seul concerné sur cette façade maritime. «La semaine dernière, tout le monde a été touché. Vendredi 23, la pollution est remontée dans la Manche jusque dans le Cotentin, entre le cap de la Hague et celui du Rozel », explique Christophe Rousseau, directeur adjoint, à Brest, du Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre). Dimanche 25 mai, un bateau de la marine nationale a récupéré 80 kilos d'hydrocarbures devant Belle-Ile (Morbihan). Lundi 26, un avion des douanes a aperçu quelques boulettes dans le sud de l'île de Groix. Les moyens mis en œuvre pour récupérer ces boulettes peuvent surprendre. «C'est parfois le Zodiac et l'époussette qui se révèlent les plus adaptés », explique, à Brest, Yann Bizien, officier de communication à la préfecture maritime. A terre, la tâche est ingrate. «On a l'impression de vider l'océan avec une cuillère trouée », lâche cette habitante de la côte nord finistérienne, pour qui le plan Polmar-terre aurait dû être déclenché. Ce n'est pas l'avis du préfet du Finistère, Dominique Schmitt: «Le caractère diffus et répétitif de la pollution nécessite un commandement de proximité, fortement réactif et adapté à chaque secteur. Polmar-terre, avec la centralisation d'un commandement opérationnel, serait très rigide.» Il rappelle la circulaire du 4 mars 2002, qui permet d'avoir recours au Fonds d'intervention contre les pollutions marines, sans déclencher Polmar-terre. Depuis le 6 mai, une centaine de sapeurs-pompiers s'ajoute ainsi chaque jour aux moyens des collectivités. «Dans le cas actuel, de pollution moyenne, on n'est pas, honnêtement, dans l'étape Polmar-terre », considère aussi Jacques Mangold, directeur de l'association Vigipol, qui a succédé au syndicat mixte créé après l'Amoco-Cadiz. Dominique Cap, maire (div.d.) de Plougastel, dont 15 des 40 km de côtes ont été touchés, avait souhaité le déclenchement du plan dans le cas d'une pollution persistante. «Si celle-ci reprend comme la semaine dernière, on ne pourra pas tenir », estime-t-il. Denis Palluel, le maire (div.g.) d'Ouessant, où 15 tonnes de résidus ont été récupérés, relève que, «plus que le plan Polmar-terre, la question est de savoir comment nettoyer rochers et galets. On va avoir besoin d'un soutien ». Alors que la saison touristique approche, le Finistère redoute aussi l'effet négatif du déclenchement d'un tel plan. «Pour l'heure, il n'y a pas d'incidence sur les réservations », assure Yvon Bonnot, président du comité régional du tourisme et maire (UDF) de Perros-Guirec dans les Côtes-d'Armor. Si les grandes marées de mai sont passées, les pronostics restent prudents. «J'ai le sentiment que nous sommes entrés dans une phase de stabilisation dont on ne peut prévoir la durée », estime le préfet du Finistère. Jeudi 22 mai, cela n'a pas empêché un porte-conteneurs, le CMA-CCM Voltaire, de dégazer au



sortir du rail d'Ouessant. Le navire a été immobilisé au Havre en l'attente d'une caution de 200 000 euros. Le capitaine du navire est cité à comparaître fin septembre.

- 6 juin 2003..... Fioul du Prestige : L'extraction du fioul demeurant dans les cuves du pétrolier naufragé Prestige, au large de la Galice, commencera au plus tôt au printemps 2004, a annoncé hier le groupe pétrolier espagnol Repsol YPF. La carcasse renferme encore 35 000 tonnes de fioul après en avoir déversé en mer 40 000. En effet, la carcasse du pétrolier, naufragé en novembre 2002 au large de l'Espagne, laisse échapper quelque 700 kg de fioul par jour, bien triste réalité qui est révélée par l'organisme de recherche océanographique Ifremer, sur la base des dernières inspections menée par le sous-marin Nautille.
- 17 juin 2003..... Jacques Chirac veut «poursuivre le combat contre les marées noires» : A l'occasion du centenaire de la création du Comité des armateurs de France, Jacques Chirac fait parvenir au président de cette organisation patronale, Philippe Louis Dreyfus, un message dans lequel il estime que «notre pays doit développer sa flotte de commerce; relancer le pavillon national, c'est aussi reprendre la mer des mains des voyous de la mondialisation. Nous allons poursuivre notre combat pour ne jamais plus revoir le spectacle révoltant et insoutenable des marées noires. » Les Armateurs de France ont signé, à cette occasion, une «charte bleue» qui vise à « améliorer la sécurité et la qualité des navires, à protéger l'environnement marin, à garantir des bonnes conditions de travail aux équipages et à diriger les entreprises maritimes avec transparence et déontologie. » Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, a indiqué aux Armateurs de France que l'Organisation maritime internationale devrait adopter à la mi-juillet, à Londres, la délimitation à l'ouest de l'Europe entre l'Ecosse et le détroit de Gibraltar, zone maritime où le trafic est le plus intense.
- 4 juillet 2003..... Des boulettes du «Prestige », poussées par les vents et les courants, se sont échouées, les 2 et 3 juillet, sur les plages de Charente-Maritime, des Landes et de la Gironde.
- 6 juillet 2003..... Pollution du "Prestige" : L'association écologiste Robin des Bois réclame dans un communiqué le déclenchement du plan Polmar-terre le long du littoral atlantique touché par la pollution du "Prestige", depuis les Pyrénées-Atlantiques jusqu'au Cotentin (Manche). L'association dénonce "le manque d'anticipation, la sous-information et la débrouille" qui est, selon elle, le propre de la France.
- 9 juillet 2003..... Dossier Erika : La Cour de cassation rejette les pourvois de plusieurs des mis en examen qui contestaient la validité de la procédure dans l'enquête judiciaire: sur le naufrage du pétrolier Erika en décembre 1999 au large des côtes bretonnes. Le 24 février dernier, la chambre de l'instruction de la cour d'appel de Paris avait déjà rejeté ces requêtes en nullité, suivant l'avis ou Parquet général. Les avocats de trois militaires de la préfecture maritime de Brest, de permanence le week-end du naufrage du pétrolier, mis en examen en mai 2000, considéraient notamment que les poursuites étaient nulles pour avoir été engagées sans l'avis du ministère de la Défense.
- 9 juillet 2003..... Un été sous la menace du «Prestige » pour la côte ouest française. A Lacanau, en Gironde, comme dans les autres stations balnéaires, des Pyrénées-Atlantiques à la Manche, élus et professionnels du tourisme doivent compter avec l'arrivée aléatoire de boulettes ou de plaques d'hydrocarbures provenant du pétrolier naufragé. Lacanau-Océan, est une petite ville balnéaire de Gironde, au bord de l'Atlantique, 3 600 habitants l'hiver, 80 000 l'été. A trois quarts d'heure de Bordeaux, c'est le berceau français du surf et le paradis des sportifs. L'attraction incontestée demeure l'océan et ses vagues moutonneuses, avec le sable blond en collier et l'horizon en paréo bleu outremer. La carte postale a longtemps fait rêver. Depuis quelques mois, elle est écornée. Comme toutes les autres villes du littoral aquitain, Lacanau a subi les conséquences du naufrage du Prestige, depuis novembre 2002 : au début de l'année, les 14 kilomètres de plage ont été souillés de boulettes et de plaques d'hydrocarbures. «C'était à pleurer, et on ne parlait que de ça, se souvient Sophie Guyot, propriétaire du club Mickey sur la plage centrale. Il faut savoir qu'ici on n'a pas de cinéma ni de théâtre. Alors, la plage, c'est notre jardin, notre loisir à l'année. » Des gérants de commerces parlaient de vendre, d'autres de ne pas embaucher, la saison venue. «Tout le monde flippait », se rappelle Sabrina Garcia, responsable du bar-brasserie Bordeaux-Plage, juste à l'entrée des allées Ortal, l'artère principale de la ville. Devant cette inquiétude, le nombre d'adhésions à l'association des commerçants a explosé. «Comme les bancs de sardines qui se resserrent pour affronter les prédateurs, les commerçants canalais se sont regroupés pour faire front », constate Michel Descarrière, chef d'entreprise multicartes et «président» des commerçants. Quatre mois plus tard, les conversations sur le sujet sont devenues aussi rares et dispersées que les traces de mazout sur les plages. Mais, le 1er juillet, nouveau coup du sort: un violent vent de nord-ouest a ramené, ce jour-là et les deux jours suivants, une vague de boulettes, de la grosseur d'un pouce à celle d'une main ouverte. Cette vague s'est abattue en même temps sur tout le littoral aquitain. Mais, depuis janvier, la ville a appris à réagir vite : dès l'aube, les services techniques et une entreprise privée spécialisée dans la dépollution ont passé cribleuses, rouleaux et autres machines nettoyantes. «Nous sommes maintenant bien organisés », assure le maire, Jean-Michel David. Aucune plage n'a été fermée. Nombre d'estivants et de surfeurs allaient à l'eau comme d'habitude, les yeux rivés sur les vagues, prenant à peine le temps de lire les panneaux «Info pollution Prestige », posés en haut des escaliers menant aux plages : en trois langues (français, anglais, allemand), le texte, signé du maire, explique que «l'état sanitaire est satisfaisant, les activités nautiques et de plage peuvent être pratiquées ». Peu importe si un tracteur bruyant slalome toute la matinée sur la plage, avec, sur le marchepied, un employé à la combinaison maculée de fioul. En dehors de ces arrivages remarquables et malgré le nettoyage, des petites pastilles de fioul s'immiscent parfois dans le sable, se collent ensuite aux pieds, aux paréos, aux serviettes. «C'est un peu décevant, lâche Esther, 16 ans, venue de Nantes pour une semaine. Mais ça ne gâche pas nos vacances. » «Les touristes ne prêtent pas trop attention aux éventuelles boulettes », confirme un maître nageur sauveteur (MNS). Il prévoit cependant de distribuer des lingettes aux estivants qui le demanderont. Les MNS, eux, utilisent de l'huile de cuisine, un des meilleurs nettoyeurs pour



les traces d'hydrocarbures collées aux pieds. Le beurre est une autre vieille recette bien connue. Ne pas gâcher la saison sans cacher le risque de voir s'échouer, de manière aléatoire et incontrôlée, ces boulettes visqueuses, là est tout le problème. Car, ici, toute l'économie dépend du tourisme. Surfeurs, habitants, commerçants et élus s'accordent à dire que «les plages n'ont jamais été aussi propres», «qu'on a toujours vu du mazout s'échouer sur le sable» et que «des pétroliers profitent de l'actualité pour dégazer encore plus souvent près de nos côtes». «Ce que l'on connaît n'est rien à côté de ce qui se passe en Galice, en Espagne, voire dans les Pyrénées-Atlantiques», insiste Michel Descarrière. Les commerçants pèsent leurs mots et parlent de «pollution» ou d'«effet Prestige» plutôt que de «marée noire». Des zones d'ombre persistent: les jours d'arrivage de mazout, la côte sauvage n'est pas nettoyée aussi rapidement que les plages surveillées, parfois même pas du tout. Un couple de Parisiens en a fait l'expérience: «En se promenant dans une zone non surveillée, on a vu des boulettes partout et des sortes de bouses flotter dans l'eau», explique Franck. «Ce n'était pas cauchemardesque, mais ça gâchait le paysage», ajoute son amie. Sans nier la réalité, la ville a fait le choix de s'adapter et de parler le moins possible des «effets du Prestige». Les chasses au trésor du club Mickey - les enfants vont chercher des plumes d'oiseaux sur la plage et des moules sur les enrochements tout proches, désormais nettoyés au Kärcher - sont ajournées. «Et on leur expliquera pourquoi», assure Sophie Guyot. Les moniteurs du Lacanau Surf Club, le plus important de France, préviennent les parents des risques, pour leur progéniture, de rencontrer quelques pastilles de mazout et conseillent aux enfants de ne pas se frotter le visage en cas de traces sur les mains. Par précaution, certains cours ont même été annulés. Dans les locaux du club, des litres d'huile et des essuie-tout sont stockés. «Que voulez-vous faire? demande, fataliste, Jean-Paul Dupuy, secrétaire administratif du club. A chaque fois que nous aurons une grosse mer, on aura ce type d'arrivage. Il faudrait traiter ce problème à la base. Ici, nous sommes au bout de la chaîne de la bêtise humaine. On ne peut que subir, s'adapter et être patient.»

9 juillet 2003..... «Prestige»: En Bretagne, la marine et la sécurité civile sur le qui-vive. Les premières boulettes imputées au Prestige sont apparues sur les côtes françaises, le 31 décembre 2002, dans les Landes. De nombreux arrivages, disséminés sur de vastes zones, ont ensuite été enregistrés. «Au 3 juillet 2003, 264 procédures avaient été dressées sur le littoral français, d'Hendaye au Cotentin, et seront jointes au dossier de l'instruction», indique François Nicot, procureur de la République à Brest, qui a ouvert une information judiciaire, le 2 janvier, pour «pollution des eaux territoriales par imprudence, négligence à la suite d'un accident de mer». «Sur la période qui va jusqu'à fin mai, 14% des [hydrocarbures] analysés ne provenaient pas du Prestige», précise le procureur. Selon Michel Girin, directeur du Centre d'études, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre), les boulettes arrivées sur le littoral «sont très vraisemblablement antérieures à la fin février». Cet avis s'appuie sur les observations recueillies à partir de bouées larguées. Celles disposées après le 23 février, après le colmatage de l'épave, ne sont pas entrées dans le golfe de Gascogne. En revanche, d'autres, larguées dans les nappes consécutives au naufrage, sont parvenues dans le bassin d'Arcachon et au-delà. «La plus haute était quasiment à l'Île de Groix, dans le Morbihan», précise M.Girin. Certains estimaient que le courant saisonnier dit Navidad devait entraîner les nappes comme un fleuve, mais ce courant ne s'est pas formé. La dérive des nappes a été dominée par le vent, et les conditions météorologiques de mai ont fait le reste en rabattant la pollution vers la côte. «Il suffisait d'avoir des vents d'ouest pour que les boulettes entrent dans la Manche», commente M. Girin. Le plan Polmar-mer a été levé le 25 juin. La marine nationale conserve toutefois trois bateaux en alerte à Brest. Une patrouille aérienne est maintenue une fois par semaine. Sur terre, pour le seul Finistère, 15 hommes de la sécurité civile mènent des chantiers de nettoyage sur Ouessant. Peu de déchets du Prestige ont atteint les côtes finistériennes depuis plusieurs semaines. Quelques arrivages viennent souiller la baie d'Audierne ou le secteur de Crozon. Au total, les quantités déversées en mer sont évaluées à 40 000 tonnes pour le Prestige, contre 20 000 pour l'Erika, naufragé en décembre 1999; 1 200 tonnes d'émulsion (dont 600 de fioul) avaient été récupérées en mer pour l'Erika, 50 000 pour le Prestige (dont 15 000 de fioul). La lutte en mer avait duré une semaine pour l'Erika, presque quatre mois pour le Prestige.

9 juillet 2003..... L'Espagne se prépare à lutter contre la pollution du Prestige pour plusieurs mois encore. Les drapeaux noir et bleu de l'association citoyenne Nunca Mais, créée au lendemain du naufrage du Prestige, sont toujours suspendus aux balcons de la Galice. Les habitants n'ont pas oublié. Pourtant, aux élections municipales, le 25 mai, le Parti populaire du gouvernement de José Maria Aznar, tant discrédité par la mauvaise gestion de la catastrophe, a gagné dans les régions les plus pauvres. Les socialistes n'ont amélioré leurs positions que dans les villes, plus favorisées. Le gouvernement de M. Aznar et la région de Galice, de la même couleur politique, ont lancé un plan pour cette communauté autonome, qui va de la création de lignes de trains à grande vitesse à la publicité pour le tourisme dans la région. Ils ont aussi axé la campagne électorale sur les indemnités rapides aux sinistrés. Le Fonds international d'indemnisation des contaminations maritimes va commencer à verser des aides aux personnes qui en feront la demande, à condition qu'elles renoncent à toute action judiciaire ultérieure, ce qui a déclenché une polémique. Des représentants du Parti nationaliste galicien (BNG), en particulier, accusent le gouvernement d'exercer un «chantage». Au nord de l'Espagne, 77 plages ont obtenu cette année le fameux pavillon bleu, décerné par la Fondation européenne d'éducation à l'environnement, 17 de moins qu'en 2002. Le gouvernement espagnol avait annoncé que toutes les plages seraient propres le 1er juin. Malheureusement, début juillet, certaines d'entre elles n'avaient toujours pas pu être nettoyées et d'autres ont été de nouveau affectées, par le fioul. La nouvelle ministre de l'environnement, Elvira Rodriguez, a annoncé la mise en place d'un dispositif spécial pour l'été: 4 000 personnes seront employées à la surveillance des plages et, si besoin, au nettoyage. La moitié seront en Galice, 785 dans les Asturies, 712 en Cantabrie et 416 au Pays basque. Les journaux et télévisions ont diffusé les images étranges de ces





hommes et femmes en combinaison blanche ramassant galettes et boulettes au milieu des baigneurs. On a distribué aux secouristes un savon liquide spécial pour la peau. Au Pays basque, devant la recrudescence des arrivées de fioul (186 tonnes en juin, dont 136 pour les deux dernières semaines), le gouvernement régional a augmenté de 8 à 18 le nombre de bateaux chargés de combattre la pollution en haute mer et a annoncé qu'il n'hésiterait pas à fermer certaines plages en cas de risque pour la santé. Mais, pour l'instant, même si l'on prévoit de nouvelles arrivées de galettes tout au long de l'été et sans doute pour plusieurs mois encore, le niveau d'hydrocarbures odorants est très en dessous des normes légales. Les incidents se limitent à quelques ingestions sans conséquences par des enfants ou à des yeux irrités. Un service d'information a été mis en place pour permettre aux vacanciers de connaître par la radio ou sur Internet la situation des plages en temps réel. Dans la zone de la Galice qui a le plus souffert des conséquences du naufrage, la côte de la Mort, la pêche est de nouveau autorisée depuis le 1er juillet. En revanche, le problème de l'extraction des quelque 37 500 tonnes de fioul qui seraient encore dans les cuves du Prestige n'est toujours pas résolu. La Commission européenne devrait se prononcer en septembre sur les sanctions financières. Mais ni les propriétaires du bateau, Mare Shipping Inc., ni la compagnie propriétaire du fioul, Crown Ressources AG, n'ont l'intention de payer les 50 à 100 millions de dollars que coûterait l'opération, selon les derniers calculs de la compagnie Repsol, chargée de récupérer le fioul par le gouvernement espagnol. Les premiers essais techniques ont commencé le 3 juillet. En Galice, la région la plus touchée par le naufrage, le coût des travaux de nettoyage de la marée noire, des indemnités versées pendant six mois aux pêcheurs et de ce qui sera consacré à la restauration de l'environnement entre 2005 et 2015 avoisinera les 3 milliards d'euros. Au Pays basque, les coûts de nettoyage sont évalués à 36 millions d'euros, et il n'y a pas eu pour l'instant d'accord entre l'administration centrale et le gouvernement basque pour financer ces dépenses.

9 juillet 2003..... Prestige :Quatre robots par 3 830 mètres de fond. Le groupe pétrolier Repsol-YPF, chargé par le gouvernement espagnol de résoudre le problème de l'épave du Prestige, n'a toujours pas pris de décision. Les observations réalisées entre le 25 mai et le 4 juin par l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) indiquent que les obturations réalisées par le petit sous-marin français Nautilie tiennent bon, mais que le pétrolier laisse encore échapper 700 kilos de pétrole par jour. En attendant, Repsol-YPF a souhaité avoir des informations supplémentaires. Le navire Polar-Prince de Sonsub (filiale de la société italienne Saipem) vient de se positionner au-dessus du Prestige pour faire descendre quatre robots téléguidés, qui devront effectuer des mesures des fonds marins et réaliser une représentation en 3D des deux morceaux de l'épave. Ensuite, après avoir foré des orifices sécurisés sur les différentes cuves de fioul, ils prélèveront des échantillons de pétrole, qui seront transférés sur le navire dans de grosses outres. L'opération permettra aussi d'évaluer la faisabilité d'une éventuelle récupération du pétrole par ce système.

9 juillet 2003..... L'Organisation maritime internationale conteste les règles européennes sur les pétroliers : Efthimios Mitropoulos, nouveau secrétaire général de l'OMI, confie au Monde son scepticisme quant à l'efficacité de la double coque imposée par l'UE. «Une industrie planétaire doit être réglementée à l'échelle planétaire. » Pour Efthimios Mitropoulos, nouveau secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), «le transport maritime, par nature, est global et non pas régional. L'Organisation maritime internationale est le seul organisme mondialement reconnu chargé de réglementer cette activité. Je ne pense pas que l'Union européenne veuille délibérément nous porter préjudice. Mais, dans les faits, les mesures unilatérales de Bruxelles contre des navires qui ne battent pas pavillon européen constituent une menace pour l'ensemble du commerce maritime. » M. Mitropoulos expose sobrement son hostilité aux mesures strictes adoptées en mars par les Quinze à la suite du naufrage du Prestige, fm2002. Elu à la quasi-unanimité, grâce notamment à l'appui de l'UE, cet ancien officier de la marine marchande doit remplacer, début 2004, le vétéran canadien William O'Neill à la tête de l'organisation onusienne installée à Londres, qui regroupe 162 pays. Dans son premier entretien à la presse depuis son élection, le 18 juin, l'ancien contre-amiral des gardes-côtes grecs, âgé de 64 ans, rejette la décision de Bruxelles d'interdire le transport de pétrole lourd par des pétroliers à simple coque, tout comme l'accélération de l'élimination des navires pétroliers âgés. Certes, les boulettes de fioul du Prestige continuent à s'échouer sur les côtes. Les Bahamas - pavillon d'immatriculation du tanker - traînent à remettre leur rapport d'enquête. Pour ses détracteurs, en particulier Madrid et Paris, l'OMI s'encombre de toutes les pesanteurs administratives propres aux organisations internationales. Ainsi, la question des zones de refuge et l'interdiction aux pétroliers de zones vulnérables à la pollution ont été mises à l'ordre du jour de l'assemblée générale de l'OMI qui se déroulera en novembre. «Il faut accepter le



fait que des bateaux ne respectent pas les normes les plus élémentaires» : notre interlocuteur, membre du secrétariat général de l'OMI depuis 1979, accepte à la rigueur qu'il existe des «voyous des mers», comme l'a dit Jacques Chirac, mais pas d'être mis au banc des accusés par la France ou l'Espagne. Ce spécialiste des problèmes de sécurité en mer, qui jouit d'une honorable réputation d'universitaire, ne cache pas ses interrogations quant à la résistance de la double coque préconisée par la Commission européenne: «Sa mission n'est pas d'améliorer la sécurité des pétroliers, mais de protéger l'environnement en cas de collision de faible intensité. Si la première coque est détruite, la deuxième paroi permet d'éviter le naufrage, mais ce n'est pas une protection en cas d'accident grave.» La tâche du futur capitaine de l'OMI est de calmer les «grandes gueules» - l'UE, les Etats-Unis, mais aussi les gros pavillons de complaisance, principaux bailleurs de fonds - qui, au nom de mystérieux intérêts, transforment les conférences en guérillas. Il aimerait imposer sa recette : discrétion, patience, écoute... Propriétaire grec, équipage du tiers-monde, pavillon des Bahamas et pétrole russe : dans le dossier du Prestige, tous les ingrédients qui composent les navires de complaisance sont là. «Il ne faut pas faire trop rapidement l'amalgame entre pavillons ouverts et bateaux poubelles. Il existe des pavillons qui ont une attitude responsable et d'autres qui n'en ont pas», réplique le secrétaire général de l'OMI. La société de classification American Bureau of Shipping, qui avait approuvé la réparation du Prestige, ne déshonore-t-elle pas la profession maritime en raison de ses liens avec le chantier naval chinois chargé du contrat ? «Il ne faut pas généraliser», tempère M. Mitropoulos. Il y a aussi ce penchant à répéter que la mise en route des réformes décidée par l'OMI prend du temps. Les chantiers navals chinois, coréens ou japonais, par exemple, ne peuvent livrer illico des doubles coques. Les casseurs du sous-continent indien ne sont pas capables de démolir les vieux rafiots à coque unique en un tour de main. Les fabricants de matériels de sécurité ne peuvent satisfaire tout de suite aux demandes des armateurs. Ces derniers, enfin, doivent mobiliser des moyens financiers considérables pour renouveler leur flotte, tâche ardue en raison des faibles marges. Efthimios Mitropoulos aime citer un proverbe grec : «La politique n'est pas l'art du possible mais de savoir ce qui est possible.»

11 juillet 2003..... Prestige : Selon la préfecture de la Gironde, une baisse sensible des arrivages de galettes et boulettes de fioul est observée ce matin, après une semaine marquée par d'importantes arrivées de pollution en provenance du Prestige le long du littoral atlantique.

18 juillet 2003..... Insidieuse marée noire des plages de l'Atlantique : Le gros de la marée noire du Prestige est bel et bien passé. Pourtant, des boulettes de fioul s'échouent toujours sur notre littoral Atlantique, des côtes normandes au Pays basque. Une pollution sporadique et sournoise qui pourrait bien compromettre la saison touristique. Drapeau rouge au beau milieu de l'après-midi sur la plage de Biscarrosse (Landes). La baignade est interdite. Les maîtres nageurs sauveteurs donnent l'alerte: «Arrivée de boulettes de fioul.» Aussitôt, une armada de personnages sortis tout droit d'un film de science-fiction zigzague entre les serviettes. Pelle à la main, combinaison blanche, gants et bottes en plastique, ce sont des employés municipaux promus nettoyeurs des plages. Ils ramassent une à une les boulettes de fioul échouées. «Pas de doute, c'est le fioul du Prestige. Rien à voir avec un dégazage.» Parole d'experts. Depuis plus de six mois qu'ils dépolluent - soit 4 000 heures de travail !, les agents municipaux sont capables de reconnaître le fioul du Prestige à vue de nez. Curieux, les vacanciers viennent voir de près à quoi ressemblent ces fameuses boulettes dont on leur parle depuis janvier. «Beurk... ça ne donne pas envie de se baigner !», lâche Laura, 16 ans. Et Carole, une mère de famille de 32 ans, de constater: «La plage est très propre, mais dans l'eau on peut très bien marcher sur une boulette et se retrouver le pied souillé de pétrole.» Pas de quoi gâcher ses vacances au soleil, tout de même. Les baigneurs qui ont eu le malheur de mettre le pied dans le mazout en sont quittes pour un bon nettoyage avec un corps gras. D'ailleurs, tout est prévu: un kit de nettoyage est disponible auprès du poste de secours. Le 22 novembre 2002, le Prestige s'échouait, au large de la Galice espagnole, avec 70 000 tonnes de pétrole à bord. Dès décembre, les autorités françaises lançaient le plan Polmar terre et mer, pour nettoyer le gros de la marée noire arrivé sur les côtes françaises. Aujourd'hui, malgré le colmatage de l'épave, la coque continue de fuir : sept cents kilos de fioul s'en échapperaient chaque jour. Et selon le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre), entre 5000 et 10000 tonnes de pétrole dérivent en mer. Pourtant, le 26 juin dernier, la ministre de l'Ecologie, Roselyne Bachelot, a décidé de lever le plan Polmar et «de ne plus communiquer» pour ne pas compromettre la saison touristique. Du coup, les maires se débrouillent seuls et décident eux-mêmes de la marche à suivre. Faut-il fermer la plage ou pas ? Se taire ? Communiquer, au risque de compromettre la saison ? Un vrai casse-tête pour les élus locaux. Alain Dudon, le maire de Biscarrosse, a décidé de jouer franc jeu. Jeudi 3 juillet, il était le seul de la côte landaise à oser fermer sa plage au public, à cause d'un arrivage d'hydrocarbures plus fourni qu'à l'habitude, poussé par des vents d'ouest. «En janvier, l'un de nos employés est mort en nettoyant les plages, après avoir été renversé par un tracteur. Un drame, ça suffit ! justifie Alain Dudon. Mes confrères ne ferment pas leur plage pour protéger leur image, c'est légitime en pleine saison touristique. Mais ils engagent leur responsabilité.» En effet, un arrêté de la préfecture des Landes, du 27 mars, précise dans l'article 4 : «La présence d'un chantier de nettoyage sur la plage entraîne l'obligation pour le maire d'en interdire l'accès.» La fin du plan Polmar signifie aussi que la commune doit financer elle-même le nettoyage du littoral. «Or, nous n'avons pas les moyens de payer le transport des déchets vers le site de traitement des hydrocarbures de Bassens (Gironde), alerte Alain Dudon. Et bientôt nous ne pourrions plus stocker.» Son portable collé à l'oreille, c'est l'adjoint au maire, chargé de la Sécurité, Michel Joly, qui orchestre 24 heures sur 24 le dispositif de nettoyage. «Notre plage est plus propre que jamais. Grâce aux subventions de l'Etat, suite au plan Polmar, nous avons acheté une cribleuse, sorte de tamis vibrant tracté. Nous nettoyons tous les jours, de minuit à 8 heures», souligne-t-il. Au total, une vingtaine d'employés municipaux sont prêts à intervenir. Et cela ne suffit pas. Cette pollution insidieuse, soumise aux aléas des vents et des



marées, est très difficile à traiter. La cribreuse ne pouvant pas tamiser le sable humide, c'est à bras d'hommes qu'il faut ramasser les boulettes une à une. «Il y a de quoi se décourager ! » déplore Sylvain, agent municipal, débauché de la gestion forestière pour dépolluer. Mais une question inquiète élus, hôteliers et restaurateurs de la côte Atlantique: cette pollution chronique annonce-t-elle une mauvaise saison touristique ? «Pas d'alarmisme, assène Michel Lalanne, directeur du Comité départemental de tourisme des Landes. 30% de notre clientèle vient des environs et est fidèle au rendez-vous. En revanche, les Allemands et les Hollandais - 20% de notre clientèle - manquent à l'appel. Au total, nos réservations ont baissé de 30%. Rien n'est perdu, nous comptons sur des réservations tardives pour redresser la barre. » A l'office du tourisme de Biscarrosse, près d'un tiers des appels concerne l'état des plages. Les hôtes ont un mot d'ordre: rassurer. Et les réponses sont rodées: «Nous nettoions chaque jour pour que les plages soient propres. » Reste à voir si les touristes seront aussi nombreux que d'habitude au plus fort de la saison, du 14 juillet au 15 août.

18 juillet 2003..... L'Assemblée nationale demande plus d'engagement de l'Etat dans la lutte contre les marées noires. Le matériel vieillit, les procureurs manquent de moyens, souligne une commission d'enquête, qui relève que les victimes des pollutions chimiques sont «juridiquement complètement démunies». L'Assemblée nationale a rendu public le 17 juillet le rapport de la commission d'enquête constituée en février à la suite du naufrage, en novembre 2002, du pétrolier Prestige au large de la Galice et des graves pollutions qu'il a engendrées. Présidée par Edouard Landrain, député UMP de Loire-Atlantique, cette commission dont le rapporteur était Christophe Priou, lui aussi député UMP de Loire-Atlantique et maire du Croisic, analyse la façon dont ont été appliquées les mesures prises sur les plans national, communautaire et international pour améliorer la sécurité du transport maritime des produits dangereux et polluants. Selon le rapporteur, la gestion de la crise par l'administration française montre une «sensible amélioration» par rapport à ce qui avait pu être constaté après le naufrage de l'Erika en décembre 1999. Mais ces «avancées et ces évolutions réelles n'ont pas pu toutes être mises en œuvre, bien que l'on constate une accélération» depuis le naufrage du Prestige. La commission note «au plan national un sursaut particulièrement marqué », «un réel dynamisme» de la part de l'Union, mais des initiatives «à un rythme beaucoup plus lent au niveau international, notamment à l'OMI (Organisation maritime internationale) ». Il faudrait que l'Union européenne siège en tant que telle à l'OMI, où elle aurait de ce fait une influence considérable pour accélérer les procédures. L'Agence des sécurités européenne doit, insiste naturellement le député de Loire-Atlantique, «être installée à Nantes, qui présente de véritables atouts ». Les conclusions et recommandations de la commission s'inscrivent dans le droit fil de (et souvent relancent) celles qui avaient été énoncées par la commission comparable de l'Assemblée en juillet 2000, dont le rapporteur était le député PS du Morbihan Le Drian, et par la Délégation à l'Union européenne dans son rapport de mars. Toutes ces instances insistent sur «la légitime indignation des populations » victimes des pollutions. Le document de Christophe Priou interpelle le gouvernement français car, «en dépit des efforts récents, il reste des failles dans notre dispositif». Le manque de moyens financiers, les lenteurs administratives ou parfois «une volonté politique insuffisante» ont eu des conséquences négatives, par exemple dans le remplacement et la réaffectation des remorqueurs entre l'Atlantique et la Méditerranée, la modernisation des radars des centres opérationnels de sauvetage (CROSS), la mise à jour des plans Polmar sur mer et sur terre (notamment sur le littoral méditerranéen), la réglementation sur l'obligation de nettoyage et de déballastage des pétroliers dans les ports. La maigreur des moyens budgétaires retarde «de façon souvent dangereuse» le remplacement des hélicoptères lourds de la marine comme les Super Frelons et les avions de surveillance. Si les contrôles des navires étrangers dans les ports français s'améliorent sensiblement, il faut «maintenir l'effort et continuer le processus de recrutement d'inspecteurs et pérenniser le recours à des personnels expérimentés vacataires ». Les députés reprochent encore à Paris de ne pas avoir encore ratifié l'accord créant un fonds complémentaire de 920 millions d'euros pour indemniser les victimes des marées noires. L'Assemblée demande aussi que la lutte contre les déballastages sauvages soit «considérablement renforcée en donnant aux procureurs plus de moyens matériels, humains et scientifiques» et que «se multiplient les opérations coups de poing ». Sur le plan international, le retrait des navires à simple coque «va dans le bon sens » mais il faudra «surveiller le vieillissement des navires à double coque, en définissant des normes d'entretien renforcées» et en impliquant davantage les sociétés de classification et les compagnies d'assurances. Enfin, si la commission reconnaît que la prévention des risques de pollution par les produits pétroliers a enregistré depuis quatre ans des progrès, en revanche les populations du littoral éventuellement victimes d'une pollution par produits chimiques «sont juridiquement complètement démunies ». Ni la France, ni les autres Etats de l'Union n'ont pour l'instant ratifié la Convention internationale sur le sujet.

23 juillet 2003..... OMI: à l'occasion de sa réunion à Londres, du 14 au 18 juillet, le Comité pour la protection de l'environnement marin de l'Organisation maritime internationale (OMI) a accepté la création, présentée par la France, le Royaume-Uni, l'Irlande, l'Espagne, le Portugal et la Belgique d'une «zone maritime particulièrement vulnérable » concernant les eaux de l'Europe de l'Ouest. Le transit des pétroliers à simple coque y sera désormais interdit.

26 juillet 2003..... A propos de la navigation, voici la liste noire de Bruxelles : Cent douze bateaux sont menacés d'interdiction définitive dans les ports de l'UE. La Commission européenne a publié hier la "liste noire" de 112 navires menacés d'interdiction définitive dans les ports de l'Union européenne. Elle désigne les navires qui "devraient être bannis définitivement des ports européens" s'ils venaient à être immobilisés une nouvelle fois par les autorités portuaires d'un pays de l'Union, à compter du 22 juillet, a expliqué un porte-parole de la Commission. Autrement dit, si l'un de ces navires est immobilisé, il devra être mis en conformité et quitter ensuite le port, son propriétaire sachant qu'il ne sera plus possible de revenir un jour dans un quelconque port européen. Parmi les 112 bâtiments recensés, figurent 36 navires battant pavillon



turc, 14 celui de Saint Vincent et Grenadines et 10 celui de Panama. 2 bâtiments battent le pavillon de Chypre et 4 celui de Malte, ces deux pays devant rejoindre l'Union en mai 2004. La Commission a annoncé d'autre part qu'elle allait ouvrir une procédure à l'encontre de dix des quinze pays de l'Union pour ne pas avoir pris à temps les dispositions en matière de sécurité maritime décidées au niveau européen à la suite du naufrage du pétrolier Erika.

27 juillet 2003..... Prestige : des boulettes de fuel de l'Atlantique à la Manche. Des galettes de fioul ont été récupérées, en fin de semaine, sur plusieurs plages de la région de Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais). Des analyses sont en cours, afin d'en déterminer l'origine. La préfecture maritime à Cherbourg, simulations de dérive à l'appui, n'excluait pas, vendredi 25 juillet, que cet arrivage provienne du naufrage du Prestige, survenu le 19 novembre 2002 au large de la Galice. Si cette information était confirmée, la pollution aurait donc touché sporadiquement l'ensemble du littoral de l'Aquitaine au Pas-de-Calais. Depuis le début du mois de juin, des boulettes et des galettes arrivent régulièrement sur des plages de l'Atlantique et de la Manche. Le plan Polmar ayant été levé depuis le 25 juin, la charge du nettoyage incombe aux collectivités du littoral. En Aquitaine, des traqueurs de pétrole sont en place au lever du jour et à chaque marée basse. Ils ramassent ainsi quelques dizaines de kilos à chaque fois. Les communes ont seules en charge la communication. Dans l'ensemble, elles jouent la règle de la transparence et ferment les plages, en cas d'arrivage, le temps de les nettoyer. Il s'agit d'éviter que, sous les pieds des baigneurs, la pollution ne s'enfonce dans le sol. A la pointe du Finistère, des communes se sont réunies et ont embauché des nettoyeurs pour ratisser les plages après chaque marée. De la Baule à Saint-Malo, les plages sont également nettoyées régulièrement. Dans le département de la Manche, une quarantaine de communes ont été touchées depuis la fin du mois de mai. A chaque fois, il s'agit de quelques dizaines de kilos, tout au plus, mais cela suffit à empoisonner la vie des élus. «Les boulettes du Prestige arrivent aux marées de mortes eaux quand les courants ne sont pas assez forts pour les emmener vers le large, témoigne Denis Bihel, adjoint au maire des Pieux. Nous ne possédons pas d'équipements spécifiques. Combien de temps va durer cette histoire ? C'est d'autant plus énervant que nous sommes Pavillon bleu. » Les touristes qui, parfois, ramassent des salissures sur leur serviette de bain, n'ont pas déserté pour autant. A Biscarosse (Landes), qui a été, en outre, touché par un violent orage le 26 juillet, on est rassuré. « Les gens n'avaient pas été découragés par la marée noire. Ils ne l'ont pas été davantage par la tempête, constate Frédérique Dugény, directrice de la station. Nous nous attendions à des annulations de dernière minute. Il n'y en a pas eu. » Le mois de juillet s'annonce cependant mitigé sans qu'il soit possible de savoir quelle responsabilité a la pollution. Le préfet de la zone de défense du Sud-Ouest a annoncé, vendredi 25 juillet, un renforcement du dispositif anti-pollution. Des stations de stockage seront mis en place pour les déchets. Un réseau de prévision jusqu'à sept jours sera établi par Météo France, afin de tenter d'anticiper les arrivages. Certains élus dénoncent l'inertie de l'Etat. «L'Etat prétend avoir engagé 11 millions d'euros dans les Landes. Il est loin de les avoir réglés, estime Henri Emmanuelli, président (PS) du Conseil général de ce département. Partout, les dépenses engagées sont supérieures à l'argent qui a été mis à notre disposition ». Le conseiller régional (Vert) de Basse Normandie, Didier Anger, réclame également plus de moyens: «Depuis un mois, les collectivités focales sont laissées seules sur la côte nord-ouest du Cotentin pour le ramassage et le stockage des galettes. A quel coût, dans quelles conditions sanitaires ? Que compte faire l'Etat ? » Tandis que des associations, comme Robin des Bois, réclament que le plan Polmar soit à nouveau déclenché, le gouvernement refuse pour l'heure de s'y résoudre, de peur d'effrayer les touristes.

30 juillet 2003..... Polémique sur le trajet du pétrolier «Prestige» avant son naufrage. Avant le naufrage du Prestige et de sa cargaison de 70 000 tonnes de fioul au large de la Galice, le 19 novembre 2002, les autorités françaises seraient intervenues auprès des Espagnols pour détourner le pétrolier des côtes françaises. Devant la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime, qui a rendu ses conclusions, jeudi 17 juillet, le préfet maritime de l'Atlantique, l'amiral Jacques Gheerbrandt, a déclaré: «j'ai fait savoir par télécopie au directeur de la sécurité maritime en Espagne que la route, qui mettrait le lendemain à 14 heures le bateau à la latitude d'Arcachon, ne me paraissait pas extrêmement raisonnable. (...) Et là, les Espagnols ont choisi entre se fâcher avec les Français ou avec les Portugais, et ils ont choisi de se fâcher avec les Portugais. Ils ont bien fait, car sinon le bateau se serait cassé en deux en face d'Arcachon et on n'aurait pas eu seulement une partie de la pollution mais bien l'essentiel, par vent d'Ouest». Le préfet maritime a précisé qu'il avait pris cette initiative «en passant par Paris, puis par le directeur du cabinet du premier ministre ». A la suite de la publication de ces déclarations, le gouvernement espagnol a affirmé, lundi 28 juillet, que la France n'était pas intervenue pour faire éloigner le Prestige de ses côtes. Après une première avarie à la coque, le 13 novembre, le pétrolier avait erré, avant de se briser au large de la Galice. Le président (PS) du conseil général des Landes, Henri Emmanuelli, qui a qualifié de «stupéfiants » les propos du préfet maritime de l'Atlantique, demande des «explications ». «On apprend en effet que plutôt que de se préoccuper du sauvetage du pétrolier en difficulté, les deux Etats, espagnol et français, se sont mis d'accord pour essayer de s'en débarrasser chez le voisin, en l'occurrence, le plus petit, le Portugal », ajoute M. Emmanuelli, qui juge par ailleurs «inadmissible» la décision «de reporter à 2004 les opérations de sauvetage de l'épave et du stock ».

31 juillet 2003..... Sur le littoral atlantique, c'est l'année des boulettes. Sur les plages, elles sont les bêtes noires des maires et des vacanciers. Boulette or not boulette ? La question est l'antienne de l'été. De Granville à Hendaye, des côtes normandes au Pays basque, le résidu du «Prestige» est la bête noire des baigneurs et des édiles. La boulette ne fait pas recette. A Biarritz, la saison s'annonce «molle», de l'aveu même du maire, Didier Borotra. La plupart des communes du littoral atlantique avouent une baisse de fréquentation d'environ 30%. Y compris celles de Bretagne ou de Normandie, pourtant peu sujettes aux boulettes. Le recul des touristes va jusqu'à 40% dans certains campings de Lacanau (Gironde). Même dégringolade dans les dunes chics du Pyla voisin. Les plages, paradoxalement, n'ont pourtant jamais été aussi propres. «Ne



dites pas "propres" mais plutôt "nettoyées"», corrige une responsable de l'antenne Gironde de Surfrider Foundation, l'association redoutée des maires, sorte d'ayatollah des plages décernant les «pavillons noirs» de la honte. A quelque chose, malheur est bon. Le nettoyage devient l'obsession des maires de stations balnéaires. Au large de la baie de Biarritz croise un catamaran, chargé de ratisser les déchets. Sur tout le littoral basque et landais patrouillent des nettoyeurs: une dizaine font du ramassage manuel tous les jours à Saint-Jean-de-Luz, une trentaine dès 6 heures du matin à Hendaye, autant à Anglet. Le maire de Seignosse (Landes), Ladislav de Hoyos, ex-présentateur du journal télévisé sur TF1, a dû recruter six employés municipaux supplémentaires. Et acquérir une «cribleuse» dernier cri pour balayer le sable, comme toutes les communes du littoral. A 150 000 euros l'engin, la ville de Biarritz en a acheté trois. Pour un résultat époustouflant: plus un mégot ni un plastique... Mais les boulettes s'incrument parfois sournoisement sous la serviette. Inévitable. Au large de la Galice, le «Prestige» laisse encore s'écouler 1 à 2 tonnes de fioul par jour. Et lorsque les vents de nord-ouest s'en mêlent, les boulettes déboulent. Les maires préviennent du risque, comme à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, en Vendée, où un panneau donne des conseils de nettoyage au cas où. A Capbreton ou Biarritz, huile et papier absorbant sont à la disposition des estivants. Ils auraient été bien utiles à la reporter de Paris Match en mission à Lacanau, sortie mazoutée d'une baignade sur l'une des plages dites «sauvages» de la station... La boulette - d'une taille en l'occurrence plus proche de la bouse que de la croquette - est-elle dangereuse ? Non. Un expert en toxicologie de l'université de Bordeaux, le Pr Narbonne, devenu le «Nobel» des édiles, est catégorique: «Il est plus dangereux de faire griller des viandes au barbecue que de se trouver en contact avec des galettes» Et se dit plus inquiet pour ceux qui bitument nos routes que pour les baigneurs. En revanche, la pollution bactériologique, parfaitement indépendante de celle du «Prestige», présente des risques sanitaires qui préoccupent les maires. Sans parler de la marée verte: les algues, chaleur oblige, ont fait une arrivée massive sur les plages et dans l'eau. Comme si l'accident de la marée noire avait déclenché un réflexe d'épuration tous azimuts.

Août 2003..... Prestige: enquête européenne. Marie-Anne Isler-Béguin, au nom du groupe des députés verts au parlement européen, a participé à une commission sur le naufrage du Prestige. Elle s'est battue pour obtenir la mise en place d'une enquête indépendante sur les raisons qui ont poussé à remorquer le pétrolier au large, alors que la marée noire aurait pu être beaucoup plus réduite en mettant le navire à l'abri dans un port. Les droites espagnole et française ont essayé de bloquer cette initiative, mais la commission l'a acceptée par 28 voix contre 26. La députée verte a également demandé la mise en place d'une enquête épidémiologique pour le suivi des volontaires et des populations exposées au fioul. Sur ce point, elle n'a pas été suivie.

15 août 2003..... Arrivage de boulettes de fioul : Le littoral aquitain a reçu, ces derniers jours, des arrivages épars de boulettes et palets de fioul du Prestige, sans commune mesure cependant avec les pollutions échouées en juillet en raison des faibles vents d'ouest. Le pétrolier, qui avait échoué au large de l'Espagne le 19 novembre 2002, continue à polluer.

26 août 2003..... Le Prestige ne fuit (presque) plus : Les fuites de l'épave du pétrolier Prestige, naufragé au large des côtes de Galice, ont été pratiquement colmatées et moins d'une vingtaine de litres de fioul par jour s'échappe de sa carcasse à plus 3 500 mètres au fond de l'Atlantique. C'est du moins ce qu'a estimé hier à Vigo le numéro deux du gouvernement espagnol, Mariano Rajoy.

28 août 2003..... Le naufrage du Prestige serait celui de tous les records. Plus la pollution dure longtemps, plus cela coûte cher ! Selon un rapport réalisé par quarante scientifiques espagnols et rendu public le 18 août, cela devrait coûter plus cher que le naufrage de l'Exxon Valdez lequel avait déjà dépassé les 7,5 milliards de dollars. Mais plus cela fuit longtemps, et plus les oiseaux meurent englués dans le pétrole. Selon les auteurs de l'étude, il y aurait déjà eu 250 000 oiseaux morts et puisque cela dure, à terme, il y en aurait de l'ordre de 670 000. Un massacre inégalé en Europe. (Courrier international)

2 octobre 2003..... La France renforce son arsenal juridique contre les pollueurs des mers : Pour la première fois, le 30 septembre, le capitaine et l'affrètement français d'un navire, accusé de dégazage sauvage en dehors des eaux territoriales, comparaissent devant le tribunal de Brest. La forte amende requise illustre la volonté de l'Etat de renforcer les sanctions. Pour la première fois, le 30 septembre, le tribunal correctionnel de Brest s'est penché sur un dégazage sauvage reproché à un cargo porte-conteneurs, le CMA-CGM-Voltaire, alors que le navire se trouvait le 22 mai au large d'Ouessant, en dehors des eaux territoriales françaises. Ce procès est une conséquence de la loi Perben du 15 avril, qui a étendu la compétence des tribunaux de Brest, de Marseille et du Havre aux délits relevés dans la zone économique exclusive, jusqu'à 200 milles nautiques (370 km) des côtes. Jusqu'alors, la loi du 3 janvier 2001 ne leur attribuait cette compétence que dans les eaux territoriales (12 milles). Depuis la nouvelle législation, le tribunal de grande instance de Paris a transféré à Brest huit procédures, qui seront instruites ultérieurement. Le procureur de Brest, François Nicot, a remarqué à leur sujet «qu'aucun capitaine n'avait reconnu la matérialité des faits ». La législation doit encore être renforcée par un autre texte provenant du ministère de la justice, actuellement en discussion devant le Sénat. L'amende maximale encourue passera de 600 000 à 1 million d'euros. Les tribunaux du littoral auront compétence pour les pollutions intentionnelles, celui de Paris pour les marées noires. Le tribunal de Brest - et c'est ce qui faisait également l'intérêt de cette audience - a pris l'habitude, en cas de pollution suspectée, de demander une caution d'un montant relativement important, gage d'une représentation à l'audience et de paiement de l'amende en cas de condamnation. Dans le cas du CMA-CGM-Voltaire, les 200 000 euros demandés avaient été versés en quelques heures. La pollution suspectée est intervenue en mai, à un moment où les boulettes du Prestige faisaient beaucoup parler d'elles, y compris sur les côtes du Finistère. Par ailleurs, sur l'ensemble des prélèvements judiciaires effectués entre début janvier 2003 et fin mai sur tout sur le littoral atlantique, 14% ne venaient pas du Prestige. Il y en a «ras le bol, depuis le temps qu'on en ramasse », expliquait à Brest Pierrick Perrin, maire de Plomeur-Bodou (Côtes



d'Armor) et président de Vigipol, partie civile. Cette structure, qui a pris la suite du Syndicat mixte de protection du littoral, créé après la catastrophe de l'Amoco-Cadiz en 1978, rassemble 92 communes et les conseils généraux de Côtes d'Armor et du Finistère. A l'appel de Vigipol, une quarantaine de maires ou d'adjoints, ceints de leur écharpe tricolore, se sont déplacés à l'audience pour voir comparaître le commandant allemand du navire, le capitaine Peter-Jochen Laudahn, 60 ans, salarié de NSB, armateur allemand et propriétaire du navire. CMA CGM est l'affrètement régulier du navire, de construction récente. CMA CGM, cinquième compagnie mondiale de transport maritime par conteneurs, a son siège à Marseille et connaît un développement très rapide. C'est un pilote de la marine nationale, Yann Capitaine, qui, le 22 mai, lors d'une mission de surveillance à bord de son hélicoptère, a constaté des traces qu'il a jugées suspectes. Il évalue la longueur de la nappe à 1,5 ou 2 km sur 50 mètres de large. Sa constatation est consignée dans un procès verbal, auquel sont jointes douze photos. Pour sa part, le commandant du navire nie toute pollution, expliquant qu'il s'agit du résultat du brassage de l'eau effectué par un navire qui avance à 25 nœuds. Le pilote de l'hélicoptère, qui était intervenu lors de pollutions précédentes, comme celles de l'Erika, du Ievoli-Sun et du Melbridge-Bilbao, a néanmoins confirmé ses observations à l'audience. «On a donné à M. Capitaine des responsabilités excessives par rapport à ses compétences et son expérience », a rétorqué Guillaume Brajeux, du barreau de Paris, avocat du commandant allemand. Une partie du débat s'est focalisée aussi sur les photos et ce qui pouvait en être déduit. Me Brajeux a aussi regretté qu'aucun prélèvement n'ait été réalisé, comme cela a été le cas pour une pollution intervenue fin juillet, liée à un navire bulgare, le Dobrudja, dont le dossier sera évoqué en novembre devant le tribunal de Brest. Le procureur, qui a souligné la souffrance de la Bretagne face à ces pollutions, a considéré que le procès-verbal avait force probante, corroborée ensuite par les photos. En marge de l'audience, Dominique Le Boudier, chargée de mission à Vigipol, rappelait que des photographies aériennes avaient été prises en compte pour la première fois à Brest en janvier 1995, lors d'une pollution due à un transporteur de gaz, le Traquair. A l'époque, il avait été condamné à 30 000 francs d'amende, une somme multipliée ensuite par huit par la cour d'appel de Rennes, en 1996. Me Briand, qui représentait Vigipol, a déclaré: «Si le tribunal devait désavouer son garde-côte, ce serait la porte ouverte à toutes les pollutions à venir. » Il a réclamé 50 000 euros, expliquant que, «toute l'année, les employés municipaux devaient nettoyer un véritable tonneau des Danaïdes ». Raymond Léost, pour l'association France nature environnement, a demandé 20 000 euros, et le rameur Jo le Guen, du Syndicat pour l'assainissement du monde maritime (SPAMM), 10000 euros. Le procureur a noté comme circonstance aggravante que le rejet avait eu lieu dans une zone spéciale, le «rail d'Ouessant », où toute action de ce type est interdite, et a demandé une amende qui ne soit pas inférieure à 100 000 euros, à partager entre le capitaine et l'armateur. Me Brajeux a plaidé la relaxe, jugeant que le dossier avait des «insuffisances », A propos de la zone spéciale, il a ajouté: «Pensez-vous que le capitaine soit assez suicidaire pour faire sous les fenêtres du commissariat un bras d'honneur à la police ? C'est absurde. » Le jugement sera rendu le 18 novembre.

## L'affaire Prestige, procès de l'Erika, ... dans la sixième et dernière 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)
- 11 Marées noires sur le littoral atlantique (3ème partie) (56 pages)
- 12 Marées noires sur le littoral atlantique (4ème partie) (54 pages)
- 13 Marées noires sur le littoral atlantique (5ème partie) (NN 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 (Nème 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.

