

Extrait du Journal La Mée Châteaubriant

<http://www.journal-la-mee.fr/804-maree-noire-01-erika.html>

Marée noire (01) (Erika)

- Châteaubriant - Environnement, écologie, pollution - Environnement -

Date de mise en ligne : mercredi 1er mars 2006

Erika : la marée est en noir

Le 11 décembre 1999, le pétrolier maltais Erika, chargé de 31 000 tonnes de fuel lourd n°2, en route de Dunkerque (France) à Livourne (Italie), est pris dans des conditions météorologiques très défavorables (vent d'Ouest force 8 à 9, creux de 6 m).

Après avoir lancé un message d'alerte, puis procédé à des transferts de cuve à cuve, le capitaine informe les autorités qu'il maîtrise la situation et fait route vers Donges à vitesse réduite.

Le 12 décembre, à 6h05 du matin, il lance un SOS : son navire est en train de se casser en deux.

L'équipage est évacué sain et sauf par des hélicoptères de la Marine nationale aidés par des renforts de la Royal Navy pendant que le navire se casse en deux à 8h15 (heure locale) dans les eaux internationales, à une trentaine de milles au sud de la pointe de Penmarc'h (Pointe sud du Finistère).

La quantité déversée au moment du naufrage est alors estimée entre 7 000 et 10 000 tonnes.

La partie avant du navire sombre dans la nuit du 12 au 13 décembre à peu de distance du lieu de la cassure.

La partie arrière, prise en remorque le 12 décembre à 14h15 par le remorqueur de haute mer Abeille Flandre, pour empêcher sa dérive vers Belle-Ile, coule le lendemain à 14h50

« Erika - construit en 1975 - Malte - tanker - Dunkerque (...) - navire abandonné le 12 décembre par latitude 47°N et longitude 04°W, brisé en deux en raison du mauvais temps ». Triste Noël pour les amoureux de la mer et de la Bretagne : 500 km de côtes souillées par un fioul lourd, collant comme du chewing-gum, embarqué sur un navire si pourri qu'il s'est cassé brutalement en pleine mer.

Qui est responsable ? L'armateur ou l'affrètement ? L'ambassade de Malte en France a tenu à préciser que l'Erika, battant pavillon maltais, répondait aux règlements internationaux. « En 1998, le navire a été soumis à des vérifications spéciales et il a obtenu le certificat statuaire complet », précise l'ambassade. « Entre août et novembre 1999, le navire a été de nouveau soumis à une inspection annuelle complète et tous les certificats ont été conformes », continue-t-elle. Pour sa part la société italienne responsable de ces contrôles, Registro italiano navale (Rina), affirme qu'aucune anomalie n'avait été constatée sur l'Erika lors de contrôles précédents. Mais des voix signalent que les grandes compagnies pétrolières comme Shell et BP, ne faisaient plus appel à l'Erika depuis quelques temps

Du côté de l'Organisation maritime internationale (OMI), agence onusienne chargée du renforcement de la sécurité du trafic maritime, on dit que « Il s'agit d'un accident inhabituel. Il est rare qu'un navire se brise en deux. D'autant que l'Erika avait, semble-t-il, été soumis à tous les contrôles de sécurité nécessaires. Ceux-ci sont particulièrement stricts dans les ports européens que ce navire desservait »

Total-Fina

L'affréteur de ce navire est la Compagnie Total Fina, la plus grosse boîte de France, avec une capitalisation boursière de 600 milliards de francs. PDG : Thierry Desmarest (Desmarest noire comme dit le Canard Enchaîné).

Mais, qui donc est responsable ? En matière de transport, c'est le transporteur. C'est pourquoi les utilisateurs de transport sous-traitent, pour s'affranchir des responsabilités qui leur incombent. Et ils sous-traitent au plus économique pour eux, en matière maritime (pavillons de complaisance) comme en matière routière ou aérienne. Et tant pis pour ceux qui ont à subir les risques.

Pollueur-payeur

20 ans après le naufrage de l'Amoco-Cadiz, au large de Portsall, la marée noire est de retour. Et les moyens de défense sont dérisoires. Les pompes à fioul se sont engluées, les barrages flottants n'ont pas pu faire face à la tempête et aux vagues énormes qui emportait les plaques de fioul au dessus d'eux. Il reste les bonnes vieilles méthodes : le petit seau, la pelle et le râteau. Souvenir amer des jeux de plage de notre enfance.

Certes, Total-Fina, sous la pression de l'opinion publique, a promis de prendre en charge tout le coût de la dépollution. Faudra-t-il attendre 20 ans comme pour l'Amoco ? En 1989, l'Exxon Valdez s'éventrait sur les côtes désertes de l'Alaska. Exxon, à l'époque, avait pris à sa charge les frais de nettoyage, sans attendre d'y être contraint par procès, (Les Alaskans ont été dédommagés en moins de 6 ans) car la multinationale avait compris qu'elle n'échapperait pas au dogme du pollueur-payeur.

Prévention

Quand la catastrophe se produit, l'homme est bien incapable de lutter contre une pollution généralisée et ... collante. Se repose alors la question de la prévention. Après le naufrage de l'Exxon Valdez, les Etats-Unis ont modifié leur législation en matière de transport de pétrole, obligeant les pétroliers qui naviguent dans les eaux américaines, à disposer d'une double coque. L'organisation maritime internationale (OMI) a adopté les mêmes exigences, depuis 1993, mais les armateurs ont jusqu'à 2010-2015 pour se mettre en conformité. L'Erika n'en était pas là

Un élément rassurant : au niveau mondial, malgré le vieillissement de la flotte, le nombre de naufrages suivis de pollution pétrolière est tombé de 34 en 1979, avec 600 000 tonnes de pétrole perdues, à 4 en 1998 , avec 10 000 tonnes déversées en mer. C'est bien mais cela ne console pas des 8000 tonnes de l'Erika qui flottent et polluent les côtes de France

Ecrit en janvier 2000 :

Catastrophes et colère noire

La tempête en France : 80 morts.

Mais 50 000 morts suite aux pluies diluviennes au Vénézuëla.
On en parle moins ...

Il n'empêche qu'en France le bilan est très lourd : outre les 80 morts, on ne compte plus les toits envolés, les pylônes électriques et les arbres abattus, les routes et voies ferrées coupées, suite à la tempête destructrice qui a traversé notre pays dans la nuit du 25 au 26 décembre 99. Quinze jours plus tard il reste de nombreux foyers sans électricité

(ni téléphone), des liaisons ferroviaires pas encore rétablies, des milliers d'usines dévastées (donc des salariés au chômage et une production perdue), des exploitations agricoles et maraîchères dévastées et des maisons toujours sans toit. On parle d'un coût global de plus de 40 milliards de francs (Mais ce chiffre n'intègre pas les immenses dommages subis par les forêts.)

Lionel Jospin doit annoncer un plan d'ensemble le 12 janvier 2000.

Doublement meurtrie, la Bretagne a ajouté la tempête à la marée noire. Les bénévoles se relaient sans relâche pour nettoyer les plages et jusqu'au moindre rocher. Cette catastrophe n'a pas fait de mort (sauf les oiseaux, voir plus loin) mais elle a créé de nombreuses victimes :

â€“ ce sont les pêcheurs qui ne peuvent plus approcher des ports. Un poissonnier castelbriantais indique qu'il s'approvisionne désormais à Boulogne.

â€“ ce sont les ostréiculteurs et les paludiers dont la production est menacée. L'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (Afssa) recommande par exemple, « sur toutes les côtes visiblement touchées par la pollution » la non-commercialisation des coquillages, des algues et du sel prélevés après l'arrivée de la marée noire.

â€“ ce sont aussi tous les professionnels du tourisme qui s'inquiètent du « déficit d'image » qui touche toutes les régions côtières marquées par la marée noire. Dans quelques semaines, pourtant, toutes les plages seront propres (mais à quel prix ?) mais il va falloir investir quelque 50 millions de francs de publicité pour faire savoir que la Bretagne s'est battue, que la Bretagne est propre, que la Bretagne est belle. Vers le 20 janvier 2000, préfets, acteurs du tourisme et élus se réuniront pour tenter de dresser un premier état des lieux. La France a accueilli, en 1999, 71,5 millions de visiteurs étrangers et l'activité touristique représente 7 % du PIB et quelque deux millions d'emplois.

Pourquoi un maire peut-il être condamné
pour une station d'épuration défectueuse
alors qu'un PDG de compagnie pétrolière
serait déclaré non-responsable
de la pollution de 400 km de littoral ?

Marée noire la terre souillée après la mer ?

Des nouvelles en vrac :

â€“ une équipe d'agents municipaux castelbriantais est allée donner un coup de main sur le front de la marée noire.

â€“ « J'y serais bien allée, moi, mais il n'y a plus de car pour St Nazaire et la côte » nous a dit une castelbriantaise

La terre après la mer

â€“ après avoir souillé la mer, le fioul de l'Erika souillera-t-il la terre ? Des bulldozers ont éventré des dunes protégées. Des trous ont été creusés au hasard pour stocker le fioul, sans autre protection qu'un mince film plastique. Des plateformes de stockage menacent des nappes phréatiques. Dans les îles la situation est plus grave

encore.

â€“ le bureau d'enquête des accidents de mer a publié, le 14 janvier 2000, un rapport provisoire sur le pétrolier ERIKA qui s'est cassé en deux le 12 décembre 1999 et qui est responsable de la marée noire. Ce rapport révèle que, en bon état apparent, le navire était dévoré par une corrosion interne, qui avait été signalée à la société de classification italienne Rina. Du fait de cette corrosion, une des cloisons séparant la citerne 3, et un ballast vide, s'est fissurée. Le fioul a envahi le ballast provoquant une très forte gêne. Fissures et cassures se sont succédé. Des tôles se sont désolidarisées. Le navire a fini par se casser en deux. Selon le rapport, L'Erika était exploité pour le transport des fiouls et des goudrons, « les fluides les plus polluants mais les moins exigeants en matière de qualité des citernes »

[voir aussi la chanson de Gilles Servat](#)

Note du 1er mars 2006 :

Le Total n'est pas bon

Le 12 décembre 1999, l'Erika faisait naufrage au large des côtes françaises occasionnant des millions d'euros de dégâts pour l'environnement, les professionnels et les collectivités.

Le Conseil Général de Loire-Atlantique a engagé à cette occasion des sommes importantes, estimées

à 5,66MEuros, pour faire face à cette situation particulièrement préjudiciable au département.

A ce jour, aucune indemnisation n'a encore été perçue par le Conseil Général alors que la société Total annonce des bénéfices particulièrement importants à hauteur de 12 milliards d'euros.

Le Président du Conseil Général, Patrick Mareschal, a donc fait part de son attente au PDG de Total, Thierry Desmarest, dans une lettre adressée le 21 février 2006, soulignant que ...

Total disposait incontestablement de tous les moyens nécessaires à une issue équitable dans cette affaire.