

Extrait du Journal La Mée Châteaubriant

<http://www.journal-la-mee.fr/806-maree-noire-03-la-faute-a-qui.html>

Marée noire (03) : la faute à qui ?

- Châteaubriant - Environnement, écologie, pollution - Environnement -

Date de mise en ligne : lundi 15 décembre 2003

Date de parution : 15 décembre 2003

Journal La Mée Châteaubriant

Page 806 -

Ecrit en janvier 2000 :

La faute à qui ?

La faute à qui ? La faute à « pas de chance » ? Jean-Claude Pierre, de l'association « Eaux et Rivières de Bretagne » s'interroge dans Ouest-France du 7 janvier 2000 (extraits) :

« Qu'y a-t-il de commun entre la nouvelle marée noire, la maladie de la vache folle et la dégradation de nos ressources en eau ? A priori, rien. » dit-il.

« A y regarder de plus près, cependant, les analogies ne manquent pas. La maladie de la vache folle trouve son origine dans le désengagement de l'État voulu par la très libérale Madame Thatcher, soucieuse de transférer vers les fabriques d'aliments les opérations de contrôle jusque-là effectuées par l'administration.

En confiant ainsi aux firmes le soin de définir certaines normes et celui d'assurer elles-mêmes les mesures dites « d'auto-contrôle », on réalisait effectivement de substantielles économies pour le budget de l'État. Moins de freins au dynamisme des entreprises, moins de fonctionnaires, moins d'impôts. L'équation, simpliste, avait de quoi séduire.

(...) Si le libéralisme n'a pas généré, chez nous, les outrances qu'il a provoquées outre-Manche, ici, comme là-bas, ses coûts externes, environnementaux et sociaux y sont cependant pareillement supportés par la collectivité.

Chez nous, comme en Grande-Bretagne, qui supporte le coût de l'éradication des troupeaux atteints par l'ESB et l'indemnisation des éleveurs ? Qui supporte le coût des unités de dénitratisation ? Qui finance les fameux programmes dits de « reconquête » de la qualité de l'eau et le ramassage des algues vertes ? S'il est un principe aujourd'hui bafoué, c'est bien, en effet, celui du « pollueur payeur ». L'invoquer pour la marée noire, oui. L'oublier pour le reste, non !

C'est d'une bonne et solide gouvernance que nous avons besoin

Quand le risque technologique s'accroît (...) avec le recours massif à la chimie, avec le nucléaire et les manipulations génétiques, ce n'est pas de davantage de laxisme dont nous avons besoin. Il faut être le dernier des naïfs pour croire encore que le « marché » et la libre concurrence peuvent, en la matière, assurer l'intérêt général. Plus que jamais, les nations - et la planète - ont besoin d'une bonne et solide gouvernance.

Mais là, effectivement, se pose un autre problème : qui donc éduquera l'État ? Qui ? Sinon les citoyens réellement soucieux du Bien commun, agissant dans le cadre de leurs associations. La « société civile » qui a contraint l'État à revoir sa copie pour renforcer le contrôle sur les OGM et qui a même obligé l'OMC à reprendre la sienne, récemment à Seattle, en a aujourd'hui la capacité. Alors, au seuil de ce nouveau siècle (...) prenons appui sur un événement qui ne doit rien au hasard pour interpeller tous les chantres de la déréglementation.

Oui mais

Mais soyons aussi cohérents, efforçons-nous de repenser nos propres comportements... En consommateurs, si prompts à nous ruer sur des produits fabriqués à bon compte, dans les pays où les normes sociales et environnementales sont moins avancées que chez nous, ne faisons-nous pas preuve de complaisance vis-à-vis de délocalisations gérées selon la même logique que celle qui conduit à affréter des navires immatriculés au Liberia ou à Madagascar ?

Ce serait désespérer de l'homme que d'imaginer qu'il ne peut plus être bon qu'à consommer toujours plus et à prendre sa pelle et son seau quand la Terre Mère est outragée par les adeptes du Veau d'or »

Fuel ou déchet toxique ?

Que contient exactement l'Erika, ce tanker qui a coulé en décembre 99 et dont le contenu déferle en marée noire depuis deux mois ? On vient d'apprendre que les Pouvoirs Publics ont demandé plusieurs analyses sur la toxicité de ce fuel, à la suite de nouvelles affirmations d'organismes privés affirmant que « la marée noire est cancérigène ». Parmi ces organismes privés, le laboratoire Analytika a réalisé l'expertise d'échantillons du rejet pétrolier provenant de l'épave de l'ERIKA (prélevés en janvier sur les côtes de l'île de Groix et en février à Belle-Ile en Mer).

1.Toxicité des rejets :

Selon ce laboratoire, les rejets analysés contiennent une multitude de substances hautement cancérigènes (classe des HAP Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) - du naphthalène, toxique par inhalation et par ingestion - du benzène, cancérigène avéré, à l'état de traces mesurables. En admettant que 15.000 tonnes du chargement de l'ERIKA ont été rejetées à ce jour au rivage, 7 à 9 tonnes de produits plus ou moins hautement cancérigènes ont été déversés sur le littoral atlantique français (et il y a tout lieu de craindre que les rejets qui restent accrochés au fond s'en décrochent à l'occasion de chaque grande marée ou tempête prochaine, pendant plusieurs années...).

Pour les professionnels de la manipulation de produits chimiques toxiques, il est invraisemblable que les dispositions adéquates n'aient pas été prises d'urgence par TOTAL-FINA et/ou les « autorités » impliquées dans les opérations de dépollution, dont ils se sont ainsi déchargés sur un public bénévole et laissé dans l'ignorance la plus complète de la toxicité inhérente aux fractions pétrolières lourdes (pourtant reconnues cancérigènes par le reste du monde).

2.Nature des rejets :

Fuel n°2 ou déchet toxique, les réglementations ne sont pas du tout les mêmes : le fuel n° 2, carburant de basse qualité, a un droit de « libre circulation », par exemple vers une centrale thermique peu regardante. Tandis que les DIS (Déchets Industriels Spéciaux), déchets ultimes, sont soumis au « principe de proximité » qui impose à l'industriel générateur de ce déchet de le faire détruire dans l'usine de destruction (incinération dans ce cas) la plus proche, SANS L'AUTORISER à chercher ailleurs un autre destructeur moins offrant, et INTERDISANT l'exportation

Selon le laboratoire Analytika, la comparaison avec un échantillon de fuel lourd N° 2 (provenant de la Raffinerie de Provence TOTAL-FINA) est suffisamment troublante pour justifier, de sa part, une alerte des journalistes et l'opinion publique.

M. Bernard TAILLIEZ (Docteur ès Sciences Directeur Scientifique Gérant d'Analytika) se demande donc si la circulation de l'ERIKA ne correspondrait pas à « un trafic de DIS contrevenant le Â« principe de proximité Â» (justice PENALE => les assurances ne couvrent plus) et non plus un accident imprévisible survenu au cours du transport légal d'une denrée valorisable dans le cadre du « principe de la libre circulation » (justice CIVILE => les assurances

couvrent tout, QUASIMENT aucune conséquence financière pour TOTALFINA, aucun espoir de jurisprudence) »

A propos de DIS, il faut apprécier l'article Â« Controverse sur la cargaison de l'ERIKA Â» du Figaro 31/1/2000 où l'on constate que l'interlocuteur choisi par TOTALFINA pour répondre aux questions du journaliste Christophe Doré est un certain Michel FONTAINE (Responsable de la filière Déchets de TOTAL-FINA). ON CROIT REVER

Ecrit en 2000 :

Alerte aux bénévoles

Selon la réglementation en vigueur en Europe, tout mélange chimique contenant une proportion supérieure ou égale à 0.1% de composant cancérigène ne doit être manipulé que par un personnel convenablement entraîné, en conformité avec des spécifications détaillées.

Il est parfaitement inacceptable que le pollueur puisse ainsi se décharger sur des volontaires (bénévoles pour la plupart, sans formation préalable convenable, ni équipement de protection adéquat) de la tâche de décontamination qui lui incombe pourtant clairement.

« Nous suggérons donc vivement à toute personne ayant participé à une (des) intervention(s) de dépollution des rejets de l'ERIKA, de faire documenter son séjour auprès des collectivités locales ou associations concernées, de manière à disposer éventuellement de documents officiels permettant d'attester les dates et la durée d'exposition aux produits cancérigènes et toxiques répandus sur le littoral atlantique français par TOTAL-FINA

Contactez le site :

<http://www.belle-ile-en-mer.org>

ou écrivez à l'adresse suivante : ad@consult.cite-net.fr pour le regroupement de ces informations

Source : le site internet <http://www.labo-analytika.com/>

Ecrit en 2000 :

Risques et toxicité

Sachez cependant qu'il ne faut pas considérer les mots Â« toxicité Â» et Â« risque Â» comme synonymes, dit le laboratoire Analytika.

La Â« toxicité Â» d'un produit chimique est une information intrinsèque, propre à chaque produit chimique, indépendante de la situation, et que seule une évolution des connaissances toxicologiques est susceptible de faire varier.

Le Â« risque Â», par contre, est une information à caractère relatif, qui dépend de très nombreux paramètres externes décrivant votre situation lors de l'exposition (lieu, durée, température ambiante, direction du vent, état de santé, étanchéité des vêtements et accessoires de protection utilisés, etc)

Ainsi, manipulé avec toutes les précautions adéquates, un produit chimique très toxique ne présente aucun risque pour celui qui s'y confronte

Par contre un produit chimique relativement peu toxique manipulé sans aucune précaution représente un risque important.

Ecrit en 2000

Les pétroliers adoptent « un code de bonne conduite » applicable d'ici.... 8 ans

Jeudi 10 février 2000, autour de Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports, les armateurs, firmes pétrolières et constructeurs de navires ont signé une charte de bonne conduite que la France défendra auprès des instances européennes.

Les affréteurs (propriétaires des cargaisons d'hydrocarbures) s'engagent à ne plus utiliser de navires à simple coque à partir de 2008. Dès à présent, les tankers de plus de 15 ans devront faire l'objet d'un rapport d'enquête datant de moins de 6 mois.

Les firmes pétrolières s'engagent à privilégier les navires n'ayant pas changé de nombreuses fois de propriétaire ou de société de classification. Elles ne pourront recourir qu'à des tankers battant pavillon français, ou européen ou d'un Etat respectant les conventions maritimes.

En ce qui concerne le personnel, seules les sociétés respectant les conditions de l'OIT (organisation internationale du travail) pourront fournir de la main d'oeuvre.

Ce code de bonne conduite étant signé, il reste à le traduire en un véritable code, inscrit dans les textes internationaux et à l'appliquer d'ici ... 2008 !