

Extrait du Journal La Mée Châteaubriant

<http://www.journal-la-mee.fr/807-maree-noire-04.html>

Marée noire (04)

- Châteaubriant - Environnement, écologie, pollution - Environnement -

Date de mise en ligne : mercredi 7 avril 2004

[Que contenait l'Erika ? Total : responsable](#) [[Un militant condamné à payer](#) [Admistie pour les militants](#)]

Ecrit le 30 août 2000 :

Que contenait l'Erika ?

Les vacances sont finies, ce n'est pas une raison pour oublier l'Erika qui a pollué les plages ! Le collectif anti-marées noires de St Nazaire et du littoral a de très sérieux doutes sur le contenu de la cargaison de ce bateau. En effet, fin juin le laboratoire Analytika isolait un produit le « Chlorure de Benzalconium » à partir des prélèvements effectués sur les plages du littoral. Bernard Tailliez, expert près du Tribunal de Grande Instance d'Aix-en-Provence, apporte la preuve scientifique permettant de démontrer que 120 tonnes de ce produit ont été ajoutées au moment du chargement pour réduire artificiellement la viscosité et l'adhérence aux parois métalliques du fioul lourd.

Incroyable manipulation

Souvenons-nous que, pour mettre fin à cette polémique, le ministère de l'environnement avait rendu public début mars, les analyses de deux laboratoires (l'INERIS et le RIVM) qui avaient conclu à un fioul N°2. La polémique rebondit aujourd'hui suite à la réponse du laboratoire RIVM à une internaute demandant des renseignements sur le protocole de prélèvement et d'analyse du produit.

Voici le texte intégral de la réponse du laboratoire hollandais RIVM : « Nos laboratoires n'ont pas exécuté des recherches eux mêmes sur les plages, et nous n'avons pas exécuté d'analyses de matériaux. Nous avons reçu un rapport que nous avons lu. On nous a demandé de vérifier si les données représentées dans le rapport et les conclusions tirées seraient réalistes. C'est tout »

Nous voyons donc aujourd'hui que l'analyse du produit n'a jamais été faite en double comme le ministère de l'environnement l'affirmait à l'époque (12 mars), que seul l'INERIS a analysé le produit et que le laboratoire hollandais RIVM n'a servi que de caution (à quel prix ?) pour faire croire à l'opinion publique qu'une analyse en double aveugle avait été effectuée.

Enjeux

Les enjeux financiers pour le contribuable sont énormes car si l'Erika transportait un Déchet Industriel Spécial, la société Total serait pénalement responsable d'un transport de produit interdit de commercialisation, d'exportation et de navigation. Total devrait payer 100 % des frais de dépollution liés à la marée noire alors qu'à ce jour, à cause de lois injustes qui protègent les compagnies pétrolières, le contribuable est en passe de payer plein pot la facture d'une marée noire dont il n'est en rien responsable.

Le collectif attend avec impatience les résultats des analyses indépendantes en cours sur le contenu des citernes de l'Erika, tout particulièrement la recherche de « Chlorure de Benzalconium » dans la citerne n°3. Il trouve injuste le procès d'intention fait au laboratoire Analytika alors que JAMAIS personne n'a fait une contre-expertise des travaux de M. Tailliez et son équipe.

Atlantique, morne mer

Sur ces nouvelles bases scientifiques, l'Association des Bénévoles d'Erika a demandé le 1er août 2000 la nomination d'un expert indépendant pour effectuer, de manière contradictoire, un prélèvement du produit dans les soutes. Le 4 août, le Tribunal de Grande Instance de Brest l'a seulement autorisée à s'associer aux prélèvements déjà effectués à la demande de TotalFina par les plongeurs travaillant au pompage, et remis à un huissier.

Quant à l'organisation d'une expertise contradictoire demandée par l'Association des Bénévoles, le Tribunal de Grande Instance de Brest a invité l'Association à déposer une requête directement auprès du Tribunal de Grande Instance de Saint-Nazaire, auprès duquel 150 communes et associations de professionnels de la mer, ainsi que TotalFina, ont déjà déposé une demande d'analyse du produit contenu dans les soutes de l'Erika. Cette procédure semble ne pas devoir se terminer avant deux ans.

Le collectif renouvelle ses deux demandes à ce jour restées sans réponses :

â€“ une contre-expertise des résultats d'analyses du laboratoire Analytika

â€“ un prélèvement et une analyse du produit sur les bords de la citerne n°3 (qui s'est brisée en mer) car sur le plan de chargement fourni par Total on peut constater que le graphisme de la citerne 3 centrale en élévation et en plan, est différent de celui des autres citernes de cargaison. Y aurait-il eu deux qualités de Fuel chargées à Dunkerque : une qualité dans la citerne 3 C et une autre dans les autres citernes ? Les réponses à ces questions ne sont pas indifférentes. En effet, si le produit qui se trouvait dans les cuves de l'Erika est bien légal, TotalFinaElf est intouchable civilement avec la signature des protocoles de 1992 et restera pénalement intouchable en cas de transport d'un produit loyal et marchand. Et ce sera à l'Etat de mettre en place une solidarité pour catastrophe « naturelle » (naturelle ? ? ?)

« Mais s'il s'agit d'une catastrophe industrielle, il est hors de question pour nous de rester inactif et de payer les frais d'une marée noire dont nous ne sommes pas responsables » dit le comité

Pour le collectif : Pascal Braudâ€“02 40 56 59 98 ou 06 80 127 720

Benzalconium

La présence de chlorure de benzalconium a été confirmée par le laboratoire Analytika dans des échantillons représentatifs d'origines différentes, dont certains ont été prélevés sous contrôle d'huissier pour le compte de l'Association Avenir de Sauzon (en divers sites à Belle-Ile en mer) et de Paris Match (en mer à la verticale de l'épave). La toxicité de ce produit, pour l'homme, est très préoccupante : propriétés irritantes pour la peau, les muqueuses en général et les yeux en particulier (risques de conjonctivites). Il diffuse dans le foie et les poumons. Il est également corrosif pour les métaux et à ce titre il peut avoir joué un rôle dans la fragilisation de la structure qui a abouti au naufrage.

Enfin, étant une molécule chlorée, son incinération à Gonfreville (près du Havre) dégagera des substances nocives.

Quand Total coule sous les bénéfices

TotalFinaElf, comme l'ensemble des compagnies pétrolières, coule sous les bénéfices (32 milliards en 1999 sans doute le double en 2000). La compagnie a largement les moyens de payer l'intégralité des dommages mais malheureusement elle n'en a pas l'obligation légale. Le contribuable, déjà victime du remboursement des conséquences écologiques (nettoyage des plages via le plan Polmar - la facture s'annonce monstrueuse) va devoir

payer en plus les conséquences économiques pour compléter les maigres fonds FIPOL.

Selon le Canard Enchaîné du 16 août, c'est le 5 septembre que TotalFinaElf rendra publics ses résultats semestriels. Il paraît qu'ils devraient battre tous les records, en effet, selon les calculs faits par « La Tribune » du 11 août 2000, la baisse de l'euro par rapport au dollar a procuré à TotalFinaElf un petit bonus de 165 millions d'euros sur son résultat trimestriel. Quant à la hausse du pétrole brut, dont le prix du baril est passé de 15 à 30 dollars en un an, elle assure à TotalFinaElf un bénéfice supplémentaire de 1,5 milliards d'euros.

En tout , ça fait pour la compagnie TotalFinaElf un bénéfice de onze milliards de francs, 11 000 000 000,00 F, le tout sans le moindre effort.

On peut donc s'attendre à ce que TotalFinaElf annonce des bénéfices records !

Les autres compagnies pétrolières sont dans le même cas : Shell annonce un bénéfice en hausse de 80 %. Exxon-Mobil annonce 90 % et BP 100 %.

Le pétrole c'est vraiment de l'or noir sauf pour les pauvres malheureux qui se chauffent au fuel (le prix a augmenté de 50 % en un an). Aux pompes les automobilistes se plaignent des prix en grimpette ! car, au prix du brut (qui ne cesse d'augmenter) se rajoutent les taxes perçues par l'Etat ce qui fait qu'un litre de « SP 95 », qui coûte 2,21 F hors taxes, est vendu 7,27 F.

Total veut récupérer les prélèvements

Le groupe pétrolier TotalFinaElf a saisi mardi 12 septembre le tribunal des référés du Havre pour obtenir la restitution de prélèvements de la cargaison pompée sur l'épave de l'Erika, réalisés par voie d'huissier par l'Association des Bénévoles de l'Erika . Cette association qui regroupe au niveau national les volontaires qui ont travaillé au nettoyage des plages souillées par la marée noire de l'Erika, a obtenu du tribunal du Havre le droit de prélever une dizaine d'échantillons pour les confier à des experts indépendants, à des fins d'analyses. L'association veut ainsi Â« déterminer la nature précise du produit Â», mis en cause par un laboratoire indépendant qui l'estime hautement toxique, ce qu'a toujours démenti TotalFinaElf

« Notre demande de restitution s'explique purement par un souci de simplification et de transparence », a commenté un porte-parole du groupe pétrolier. Pour le président de l'association des bénévoles cette demande est étonnante. Elle vise sans doute à Â« cacher une vérité trop évidente Â». « Je m'étonne de la précipitation avec laquelle les avocats du groupe ont réagi. Le circuit est fermé : du bateau de pompage au pétrolier Mélide, puis à la raffinerie où il sera brûlé. Il n'y aura ensuite plus aucune preuve tangible sur la nature du produit", estime-t-il en rappelant qu'il s'agit d'en avoir le coeur net : oui ou non le fioul transporté par l'Erika est-il du fioul n°2 classique, ou un déchet industriel, contenant notamment un produit chloré toxique

écrit le 24 octobre 2001

TOTAL et L'Etat complice

TotalFinaElf a reçu, lundi 15 octobre 2001, deux lettres d'une juge d'instruction dans le cadre de l'enquête sur le naufrage du pétrolier maltais l'Erika, le 12 décembre 1999 au large des côtes bretonnes. La magistrate informe la compagnie pétrolière de son intention de la mettre en examen pour pollution maritime et complicité de mise en danger de la vie d'autrui.

La Coordination des Collectifs marée noire du Littoral Atlantique se félicite qu'enfin le principal responsable du désastre de l'Erika doive rendre des comptes à la Justice. C'est notamment ce que les citoyens et citoyennes, les organisations rassemblées au sein des différents collectifs n'ont cessé d'exprimer depuis le naufrage et particulièrement lors de la manifestation Â« Nantes, noire de monde Â» , le 5 février 2000, qui avait rassemblé 40 000 personnes.

« Mais nous constatons que les conditions actuelles du transport maritime mondial sont toujours les mêmes, celles de la logique libérale du Â« toujours moins cher Â» qui conduit les acteurs du transport maritime, vu l'insuffisance des lois et de leur application, à abuser davantage des paradis fiscaux et des pavillons de complaisance, de contrôles techniques complaisants, de navires mal entretenus et des marins toujours plus exploités » dit le Collectif qui ajoute :

« Nous rappelons à nouveau aux dirigeants politiques français et européens que, malgré certaines avancées, seule une loi Â« pollueur-payeur Â» instaurant toute la responsabilité pénale et financière aux donneurs d'ordre (armateurs, compagnies pétrolières et propriétaires des cargaisons) permettrait une véritable prévention dans le respect des droits humains et de l'environnement » (Communiqué)

De son côté, l'Union Démocratique Bretonne (UDB) déclare :

Naufrage de l'Erika :

TotalFinaElf et l'Etat complices

Le rapport d'experts qui vient d'être remis au juge d'instruction, Dominique de Talancé, a fini d'établir la complicité évidente entre la compagnie pétrochimique TotalFinaElf et l'Etat français dans le naufrage de l'Erika et la marée noire qui a suivi.

L'Erika était bien un navire-poubelle qui n'avait plus d'audit d'agrément l'autorisant à naviguer à la date du 10 décembre 1999. Pourtant la société TotalFinaElf l'a affrété et l'a fait naviguer en connaissance de cause.

Quant à l'Etat, les experts disent que « il a estimé, sans éléments de fait sérieux et contrôlés, que la détresse initiale de l'Erika était une fausse alerte ». La préfecture maritime a donc menti quand elle affirmait avoir respecté le code de procédure d'urgence et l'État l'a couverte.

Dans ces conditions, on comprend très bien pourquoi dans le protocole d'accord que la société TotalFinaElf et l'Etat français ont signé le 26 janvier 2000 en vue du pompage de la cargaison du navire naufragé et du nettoyage des côtes souillées, l'article 4 stipule que, sur la base de la convention CLC (Civil Liability Convention 92), « aucune demande de réparation de dommages par pollution ne peut être introduite contre TotalFinaElf ».

L'UDB souhaite attirer l'attention des Bretons et des autres citoyens français sur ce point crucial du dossier : en violation du principe pollueur-payeur, l'Etat a pris la décision politique d'éviter au groupe TotalFinaElf d'avoir à réparer le préjudice matériel et moral causé aux victimes (profes-sionnels de la mer et du tourisme, collectivités). Car si procès il y avait, l'Etat risquerait lui-même de figurer au banc des accusés. Nous sommes donc en présence d'un pacte de Â« non-agression Â» entre les deux responsables de la catastrophe, pacte passé sur le dos des victimes.

L'UDB est tout à fait scandalisée par ce comportement irresponsable, indigne d'une démocratie. Elle réclame plus que jamais une législation européenne très rigoureuse en matière de sécurité maritime et, pour préserver le littoral breton de nouvelles catastrophes, le transfert à un service civil, placé sous l'autorité politique de la Région, des

missions de contrôle, de surveillance et de secours à terre et en mer.

Nicole Fougeron, UDB

NDLR : ainsi à l'exception de l'affréteur, tous les protagonistes du naufrage ont été déjà mis en examen : le capitaine, l'armateur, le gestionnaire du navire, le centre de surveillance maritime, trois gradés de la préfecture maritime et la société de certification.

L'implication éventuelle de TotalFinaElf réjouit les avocats des victimes qui espèrent se retourner contre la compagnie pour leurs demandes de réparation des dommages de la marée noire, estimés entre 3 et 6 milliards de francs.

[Amnistie pour les militants](#)

(écrit le 21 novembre 2001 :

Humeur noire

Josselin DE ROHAN, président de la région Bretagne, président du groupe RPR au Sénat, ancien chargé de mission à la Direction des Affaires maritimes chez ELF a nommé au printemps 2000, Henri DE RICHEMONT rapporteur de la commission d'enquête sur l'ERIKA.

Henri DE RICHEMONT, sénateur RPR, est un des représentants en FRANCE de la STEAMSHIP, assureur de l'ERIKA. Prenez note et n'en faites pas de cauchemar

Ecrit le 7 avril 2004 :

Payez !

Les faits étant frappés d'amnistie, les juges, très subtils, tapent dans le porte-monnaie : un militant anti-marées noires a été condamné à dédommager le Fipol à Lorient.

Alain Malardé, figure médiatique du combat pour les victimes de la marée noire de l'Erika, a été condamné mardi 30 mars 2004 par la cour d'appel de Rennes à dédommager le Fipol après avoir causé des dégradations en décembre 2001 sur la façade de l'antenne du fonds à Lorient (Morbihan).

La Cour a confirmé la requalification des faits en « dégradations simples » et estimé, comme en première instance, que ceux-ci étaient frappés d'amnistie dans le cadre d'une action syndicale.

Mais « au civil » elle a condamné Alain Malardé à payer la somme de 67.909 euros, notamment en réparation des dégradations, ainsi que 1.000 euros de frais de procès.

Le Fipol est le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol). Il n'a pas porté plainte contre ses amis et financeurs de pétroliers qui, eux, ont fait d'énormes dégradations dues aux marées noires provoquées par le naufrage de l'Erika, du Prestige et autres bateaux-poubelles.

Dans le fond, y'a une morale dans tout ça :
 . On ne punit pas les pollueurs
 . On punit ceux qui protestent contre les pollueurs.

C'est toujours le combat des gros contre les petits.

Ecrit le 7 mai 2006

Amnistie pour les occupants

Selon NOUVELOBS.COM du 05.05.06

Les militants qui avaient occupé le château du PDG de Total après le naufrage de l'Erika et l'explosion de l'usine AZF ont été condamnés à un euro de dommages et intérêts.

Les neuf militants qui avaient occupé le château du PDG de Total à Montigny-la-Resle dans l'Yonne en 2001 ont été condamnés jeudi 4 mai à un euro symbolique de dommages et intérêts par le tribunal d'Auxerre. Ils avaient envahi le domicile du PDG Thierry Desmaret pour protester contre l'attitude de Total après le naufrage de l'Erika et l'explosion de l'usine AZF à Toulouse. Selon eux, TotalFinaElf, affrèteur de l'Erika et propriétaire de l'usine AZF, n'a pas suffisamment indemnisé les victimes des deux catastrophes. Les 11 et 12 décembre 2001, les militants, parmi lesquelles se trouvaient les navigateurs Eugène Riguidel et Jo Le Guen, avaient élu domicile au château de Montigny-la-Resle. Ils y avaient démonté portes et fenêtres pour exprimer leur solidarité envers les victimes de l'explosion de l'usine AZF et écrit sur les murs avec du pétrole.

Le tribunal a estimé que la loi d'amnistie d'août 2002 s'appliquait dans ce cas, la violation de domicile s'inscrivant ici dans une action syndicale.

Pas d'indemnisation pour les bouteilles bues

L'infraction de « dégradations en réunion » pour laquelle ils étaient poursuivis a été requalifiée de « dégradations légères » par le tribunal. L'un des prévenus, Alain Mardé, leader de la Confédération maritime, a commenté la décision du juge en ces termes : « M. Desmarest voulait nous faire passer pour des délinquants. Le tribunal a reconnu que nous étions des victimes ».

Par ailleurs, la requête du frère du PDG de Total qui demandait une indemnisation pour les bouteilles bues par les militants a été déboutée. Le tribunal a estimé qu'« aucune pièce ne permet d'établir qu'elles soient sa propriété ».

Thierry Desmaret a, quant à lui, pris acte du jugement et n'a pas encore décidé s'il allait faire appel.

Ecrit le 17 janvier 2007

Erika

Un lecteur nous écrit :

« C'est rigolo de constater la discrétion de la presse par rapport aux risques, de plus en plus évidents, de cancers liés à la marée noire de l'Erika qui pèsent sur les milliers de bénévoles qui sont allés nettoyer les plages.

Pourtant, chacun y est allé de son couplet à l'époque pour louer cette générosité et mettre en avant les "mesures de précaution" (masques en papier et petits gants en plastique le plus souvent, inefficaces contre ce type de pollution) mises en place par les autorités.

Il ne faudrait pas oublier toutes les critiques acerbes subies à l'époque par ceux qui s'indignaient de voir des bénévoles, non formés, "s'y coller" alors qu'il aurait été plus juste de salarier dûment et simplement du personnel après formation et de l'équiper de vrais outils de protection. »

Rappelons que l'Erika a coulé dans la nuit du 12 au 13 décembre 1999. Une équipe d'agents municipaux castelbriantais, de pompiers, et d'individualités, est allée donner un coup de main sur le front de la « mère de noire ».

Dès février 2000 le collectif Â« Maladies et risques professionnels Â» a alerté sur la toxicité du fuel de l'Erika. Il vient de publier un nouveau communiqué sur le risque de cancer : « Il n'est pas possible d'évaluer quantitativement le risque encouru par les personnes ayant été les plus exposées, par exemple lors du nettoyage des oiseaux ou du traitement des rochers au Karcher, mais compte tenu des résultats obtenus sur les moules, sur les poissons, et sur les cellules humaines ce risque n'est pas nul ».

S'il doit apparaître des cancers liés aux expositions à la cargaison de l'Erika, ils ne surviendront qu'au-delà de 2010 ou 2020. Il reste à souhaiter que le nombre des victimes de cancers liés aux expositions en cause soit le plus faible possible. Les victimes auront à demander réparation des préjudices subis devant une CIVI (Commission d'indemnisation des victimes d'infraction pénale).