

Extrait du Journal La Mée Châteaubriant

<http://www.journal-la-mee.fr/810-maree-noire-le-prestige.html>

Marée noire : Le Prestige

- Châteaubriant - Environnement, écologie, pollution - Environnement -

Date de mise en ligne : mercredi 8 janvier 2003

Date de parution : 8 janvier 2003

Journal La Mée Châteaubriant

Page819

écrit le 8 janvier 2003

Après l'Erika : le « Prestige »

Rage

Le « Prestige » a coulé le 10 décembre 2002 au large des côtes d'Espagne (Galice)

« Rage mais aussi impuissance » dit le journal L'Humanité. « On ne voulait pas y croire mais c'est joué : après la Galice les galettes visqueuses sont arrivées sur les côtes françaises ». Peut-être cela durera-t-il des mois alors que le Prestige, par ses 3 500 mètres de fond continue de fuir. « Nous sommes prêts ».dit Roselyne Bachelot, ministre de l'environnement. Mais prêts à quoi ? nettoyer les plages ? Il faut se demander si c'est aux bénévoles de payer les dégâts. « Nous sommes victimes d'un attentat et c'est encore à nous de payer »

Attentat

« Un attentat. Le mot n'est pas trop fort. Et sommes-nous prêts, vraiment, à combattre ce terrorisme-là, cette menace qui devient chronique et dont les commanditaires ne sont pas à rechercher dans les repaires intégristes mais dans les conseils d'administration, les paradis fiscaux, sous les pavillons pirates de la complaisance. Chez les intégristes du profit ? »

Pour les Verts, le naufrage du Prestige, comme celui de l'Erika, n'est pas dû à la fatalité, ni à une erreur humaine de l'équipage. La marée noire a pour point de départ le principe du « toujours moins cher », et pour responsables les organismes internationaux (dont l'Europe), les Etats (dont la France), les donneurs d'ordre (dont Total), qui appliquent

Ecrit le 23 avril 2003 :

Plainte

Le rameur breton Jo Le Guen, de l'association Keep it Blue, a été mis en examen, mercredi 16 avril, pour « diffamation » après avoir dit que le bureau Veritas a délivré des certificats de complaisance, notamment au pétrolier Prestige, celui qui a coulé en novembre 2002 au large des côtes espagnoles. Le Bureau Veritas a certifié 14 des 66 bateaux figurant sur la liste des bateaux-poubelles établie par l'Union Européenne le 4 décembre 2002, ces bateaux totalisant 1246 déficiences, soit une moyenne de 89 déficiences par bateau.

Ecrit le 14 janvier 2004 :

Navires-poubelles, avions-cimetières

L' ERIKA, c'était le 11 décembre 1999. Quatre ans après le naufrage, le Fipol a payé 37 % des sommes dont il dispose.

â€“ Les contribuables français vont payer l'essentiel des 190 millions d'euros du plan Polmar.

â€“ Total revient sur ses engagements et réclame le remboursement des 171 millions d'euros du pompage.

Le PRESTIGE : Un an après le naufrage, (10 décembre 2002), le Fipol n'a rien versé et annonce qu'il ne paiera les dommages qu'à hauteur de 15 %. Pour essayer de redorer son blason l'Etat espagnol s'est substitué au Fipol défaillant et a indemnisé les victimes espagnoles. Le Fipol a face à lui un seul créancier espagnol, l'Etat. On aurait apprécié que la France en fasse autant pour les victimes de l'Erika.

Les Espagnols gèrent l'épave,
ne soyons pas inquiets.

L'EUROPE a montré la voie en interdisant les pétroliers à partir de 23 ans d'âge et le transport du fuel n°2 dans des pétroliers simple coque.

L'OMI (Organisation Maritime Internationale) a gagné du temps comme d'habitude en se faisant une joie d'attaquer l'Europe et ses mesures unilatérales. Moralité : aujourd'hui les bateaux-poubelles type Erika et Prestige sont toujours autorisés à naviguer. L'OMI, monument de lenteur, a trouvé les solutions pour aller à la vitesse de l'éclair quand les U.S.A le lui demandent poliment. Ainsi en est-il du fameux ISPS Code, International Ships and Port facilities Security Code, imposé à la suite de la destruction des deux tours du World Trade Center : des milliers de kilomètres de grillages ont été installés dans le monde entier autour des ports, des milliers de vigiles ont été embauchés, les douaniers américains imposent leurs normes, les policiers américains remplissent leurs fiches, la planète vit au rythme de leurs cauchemars.

On aimerait voir l'OMI aller aussi vite dans un autre domaine : les règles qu'elle a fixées permettent à des armateurs peu scrupuleux d'embaucher de pauvres hères qu'ils paient, quand ils les paient, très largement sous les minima de l'Organisation Internationale du Travail, l'OIT, qui est aussi un organisme des Nations Unies.

(Source : KEEP IT BLUE. Jo Le Guen
<http://www.Keepitblue.net>)

Avion-cimetière

Après les navires poubelles, voilà qu'on découvre les avions-poubelles qui se transforment en cimetière marin dans la Mer Rouge. Un Boeing de Flash Airlines - a entraîné ses 148 passagers dans la mort le samedi 3 janvier 2004. Depuis, des questions se posent sur la fiabilité des charters en général et de cet appareil en particulier.

Cet accident survient alors que les Européens tentent laborieusement de mieux coordonner leurs efforts. L'Agence européenne de sécurité aérienne est en place depuis la fin septembre 2003 mais elle n'a compétence que sur les appareils communautaires. En juin 2003, une directive européenne a décidé de constituer une base de données européenne sur les incidents, tels que des atterrissages forcés, survenus à des appareils originaires de pays tiers. Cette législation ne devrait toutefois pas être transposée dans l'ensemble des 25 Etats membres avant la mi-2005.

S'inspirant des dispositifs préventifs imaginés pour le transport maritime après les naufrages de l'Erika et du Prestige, l'exécutif européen propose de publier chaque année un rapport le plus exhaustif possible recensant les appareils à risque mais . Â« Il n'a jamais été question de listes de compagnies : il faut faire attention avec ce genre de concepts, car même des sociétés réputées sûres ont connu des accidents dramatiques Â», rappelle un porte-parole de la Commission.