

Fiasco TOTAL

Dimanche 12 décembre 1999 - L'Erika, un pétrolier battant pavillon maltais (pavillon de complaisance) construit en 1975 et affrété par la société Total-Fina-Elf, fait naufrage au large de la Bretagne, lors d'un transport de 37 000 tonnes de fioul lourd en provenance de Dunkerque et à destination de Livourne (Italie). H2o décembre 1999.

Martine LE BEC-CABON

Concarneau, le 28 décembre 1999

À

La honte est sur Total. Et de deux pour le groupe pétrolier. Quelques mois après la publication du dossier Algérie, l'affaire OKN 32 (menaces sur l'Ouargla et sur la nappe du Sahara Septentrional), TotalFina se retrouve aujourd'hui à la une avec une marée noire qui va à atteindre un tiers du littoral français. Ce n'est pas notre faute. Et le pire, c'est que le pétrolier-pollueur pourrait juridiquement avoir raison. "C'est la faute de l'armateur" (de nationalité italienne ?) lequel pourra encore se retourner contre l'exploitant du navire, en l'occurrence la compagnie maltaise Panship Management.

Le tanker Erika - 37 000 tonnes, 184 mètres de long, construit en 1975 et équipée de 14 cales - qui s'est brisé en deux au large du Finistère, le 12 décembre à 6 heures du matin, transportait 28 050 tonnes de fioul lourd n° 2 : un produit visqueux et épais destiné à l'approvisionnement des navires et des centrales thermiques. Vieux (dans le monde de la marine marchande on sait qu'un navire de 25 ans d'âge est un vieux bâtimen), l'Erika n'en possédait pas moins son certificat de bon fonctionnement. C'est d'ailleurs le bureau Veritas qui lui avait décerné ledit certificat jusqu'en 1998 avant d'être relayé en 1999 par le RINA, le Centre de sécurité maritime italien.

Honte sur TotalFina, honte sur nos ministères, honte sur nos responsables politiques... H2o a fait le tour des bâvues commises. Liste non exhaustive.

Incertitude n° 1 : L'état du navire

L'Erika avait été construit dans un acier haute résistance, un matériau utilisé dans les années 1970 puis abandonné. Pour information, ce matériau permettait d'utiliser moins de tôle et donc de gagner du poids. Mais une tôle moins épaisse nécessite un entretien méticuleux. Qu'en a-t-il été pour ce navire qui a plusieurs fois changé de mains ? Il a au moins passé en bonne et due forme sa dernière révision, effectuée il y dix-huit mois.

BÃ©vue nÃ° 1 : Saint-Nazaire refuse d'accueillir le navire

Samedi 11 dÃ©cembre en fin d'aprÃ¨s-midi, le commandant de l'Erika tente d'obtenir l'autorisation de gagner le port de Donges Ã Saint-Nazaire pour se mettre Ã l'abri. La demande a Ã©tÃ© repoussÃ©e par les autoritÃ©s portuaires qui redoutaient un accident. Monsieur Langlois, officier du port a ultÃ©rieurement prÃ©cisÃ© Ã la presse que "d'une part, ce navire n'Ã©tait pas attendu ; d'autre part (son) agent (ayant) indiquÃ© que le navire Ã©tait en mauvaise posture et avait des difficultÃ©s Ã contenir une fissure (...), il Ã©tait par consÃ©quent dÃ©licat de prendre un navire dans cette situation-lÃ©" (voir le TÃ©lÃ©gramme de Brest Ã©dition du mardi 14 dÃ©cembre).

Le navire Ã©tait effectivement en "position dÃ©licate" : 10 heures plus tard, il se cassait en deux.

BÃ©vue nÃ° 2 : Une mauvaise apprÃ©ciation du danger

"Tout doit Ãªtre rapidement mis en oeuvre pour neutraliser la nappe et les risques liÃ©s Ã l'Ã©pave", dÃ©clarait le 14 dÃ©cembre dans la presse locale (Le TÃ©lÃ©gramme de Brest), FranÃ§ois de Beaulieu, secrÃ©taire gÃ©nÃ©ral de Bretagne Vivante, l'ex-SEPNB, SociÃ©tÃ© pour l'Ã©tude et la protection de la nature en Bretagne (3 000 adhÃ©rents dont 200 bÃ©nÃ©voles actifs et salariÃ©s).

Dans le mÃªme temps, Christian Bucher, le porte-parole des Verts de la rÃ©gion de Brest affirmait : "Les moyens mis en oeuvre par la prÃ©fecture maritime ne permettent pas de faire face rÃ©ellement Ã la catastrophe". Discours renforcÃ© par la dÃ©claration d'AndrÃ© Le Berre, prÃ©sident du local des pÃ©ches du Guilvinec qui estimait : "la PrÃ©fecture minimise visiblement les dangers potentiels provoquÃ©s par la rupture en deux du pÃ©trolier", ajoutant que le risque principal Ã©tait celui de pollution des zones de pÃ©che avant celui des plages.

Dans la nuit du 24 au 25 dÃ©cembre : les premiÃ¨res avancÃ©es de la nappe - depuis lors complÃ©tement dispersÃ©e - touchaient Belle-Ile, Groix et une bonne partie du littoral du FinistÃ¨re Sud et du Morbihan. Les forces et matÃ©riels de lutte mobilisÃ©s par le plan Polmar-Terre Ã©taient en place... beaucoup plus au sud, en Loire-Atlantique, en VendÃ©e et en Charentes-Maritimes. Trois jours plus tard, les dÃ©partements sont en train de recevoir leur part du cadeau empoisonnÃ©. Et dÃ©jÃ une nouvelle nappe de 10 kilomÃètres de long de 400 mÃètres de large s'est formÃ©e dans la zone de l'Ã©pave de l'Erika. Preuve que les experts de Total se sont peut-Ãªtre trompÃ©s lorsqu'ils dÃ©claraien, trois jours plus tÃ©t que "le risque d'une pollution imminente en provenance des deux Ã©paves est inexistant tant que c'est l'hiver. Le produit, Ã 4 ou 5 degrÃ©s, est Ã l'Ã©tat de gel. C'est comme un Ã©pais cirage qui ne coule pas". (voir l'interview de Bernard Thoulin, responsable du transport maritime du groupe Total, publiÃ©e par Le TÃ©lÃ©gramme de Brest dans son Ã©dition du vendredi 24 et samedi 25 dÃ©cembre).

Ã

Certitude nÃ° 1 : L'absence de moyens

"Nous ne savons pas lutter contre un Ã©norme sinistre, pas plus qu'il y a vingt ans". Cette vÃ©ritÃ©, c'est l'amiral Naquet-Radiguet, le prÃ©fet maritime de l'Atlantique, en charge de toutes les opÃ©rations liÃ©es au naufrage, qui la rappelait. Les neuf bÃ©timents dÃ©pÃ©chÃ©s sur zone Ã partir du 15 dÃ©cembre pour pomper les premiÃ¨res nappes ont tout juste rÃ©ussi rÃ©cupÃ©rer un peu plus de 1 000 tonnes. Et encore 1 000 tonnes de dÃ©chets mais qui ne correspondent pas Ã 1 000 tonnes de produit, celui-ci ayant la particularitÃ© de "se gonfler" d'eau. Donc disons : 700 tonnes de fioul, au mieux, sur les 9 ou 10 000 et quelques qui s'Ã©taien Ã chappÃ©es dÃ's le naufrage.

A noter ici que c'est aussi le système installé à bord d'un navire hollandais (l'Arka) qui s'est montré le plus efficace : un mât de bras à crèmeurs démontables coupant la nappe avant de l'aspirer vers les soutes. Ce qu'il faut voir, c'est que l'Arka, tout comme son "concitoyen" le Kustwach ou le remorqueur allemand, le Neuwerk, lui-même équipé de bras à crèmeurs et d'une grue à godet, ainsi que les bateaux anglais (le Bristish Shield) et espagnols (l'Alonso de Chaves et l'Ibaizabal II) n'ont pu arriver sur zone et entrer en action que le 20 décembre (à 11 heures), soit plus de huit jours après l'accident et alors même que le temps était en train de revirer au "noir". Pourquoi ? Parce que l'Europe ne s'est pas encore penchée sur la pertinence d'un dispositif commun de lutte contre la pollution.

Balise n° 4 : L'idée d'un centre antipollution européen torpillée par Dominique Voynet en janvier 1999

Comme l'a rappelé le Témoignage de Brest (édition du 16 décembre), il y a dix ans, en 1989, le Dr Gerald Phillips, alors adjoint au maire de Brest en charge de l'environnement et de la lutte contre les pollutions, suggérait la création, à Brest, d'un centre antipollution européen permettant la mise en commun des moyens de prévention et de lutte particulièrement onéreux et une bonne coordination des actions. "Cette proposition était le fruit de six mois passés au sein du groupe de travail sur la pollution marine du Conseil des communes et régions d'Europe", explique M. Phillips. "Elle détaillait également du savoir-faire dont venait de faire preuve la Marine nationale, le CEPPOL, le plan POLMAR, l'IFREMER, le Cedre et l'université lors de la catastrophe écologique engendrée par l'Amoco Cadiz".

Fort de l'appui du Président de la République, M. Phillips avait obtenu de Corinne Lepage, ministre de l'Environnement de l'époque, la mise à l'étude par la Direction de l'Eau de son projet. "Malheureusement, cette idée de centre a été abandonnée par Mme Dominique Voynet qui n'a pas été convaincue de la plus-value que représenterait une telle structure." La catastrophe d'aujourd'hui réactualisera peut-être l'idée et la volonté d'aller un peu plus vite dans la mise en œuvre d'une telle politique. C'est du moins ce que l'on peut espérer.

Certitude n° 2 : L'absence de moyens toujours

Le 27 décembre - 15 jours après le naufrage, 4 jours après l'arrivée des premières nappes sur le littoral breton - on dénombrait la mise à disposition sur le terrain de 300 hommes dans le Sud-Finistère (150 pompiers et 150 employés de la DDE, direction départementale de l'équipement) dont 60 à Groix qui s'enlise dans le goudron et 62 à Belle-Île, et 453 dans le Morbihan (259 pompiers, 99 volontaires de la Sécurité civile et 95 militaires)...

Incertitude n° 2 : Qui est l'armateur du navire ?

La réponse du vice-amiral d'escadre Yves Naquet-Radiguet (interview publiée par le Témoignage de Brest le 28 décembre) : "Nous ne sommes en contact qu'avec son représentant et des sociétés étrangères comme Panship et Tevere Shipping qui masquent sa nationalité et son identité et ne peuvent présenter de titres de propriété..."

Incertitude n° 3 : Qui paiera ?

Les opérations POLMAR coûtent environ 1 million de francs par jour sur le budget de la Marine, ce qui au 27 décembre représentait 10 MF et quelques. Des coûts auxquels il faut d'ores et déjà ajouter ceux des opérations POLMAR terre... Mais qui ne sont rien en comparaison du pompage de l'océan (à supposer qu'il restera encore quelque chose à pomper). La Marine nationale ne sait pas faire ce type de travail. Des sociétés spécialisées ont affirmé en effet capables. L'opération ne sera pas réalisée avant plusieurs mois et dépassera certainement le milliard de francs.

A cela conviendra-t-il encore d'ajouter toutes les indemnités. Qui paiera ? Normalement et selon les conventions internationales, c'est au propriétaire du navire, c'est-à-dire l'armateur, qu'il revient d'indemniser les victimes. En plus des assurances contractées par celui-ci (et dont les garanties sont limitées), interviendra le FIPOL : Fonds international des indemnités des pollutions par hydrocarbures, créé en 1971 et alimenté par les compagnies pétrolières (dont TotalFinal à hauteur de 10 %). Mais ce fonds ne pourra intervenir que pour un montant maximum de 1,2 milliard de francs. Et tout cela, dans quels délais ? La nature elle a déjà payé, et avec elle tous les pêcheurs de la région.

H2o arrête l'inventaire, conscient de passer sur un certain nombre d'autres bâches : confier la quasi entière évaluation de la menace à un seul centre de recherche, le CEDRE en l'occurrence ; n'organiser aucune communication de crise... .

À

Hiérarchie des sites sensibles selon leur durée de dépollution après une marée noire .

Zones à forte énergie du type Côte sauvage
Zones à faible énergie du type Golfe

Rochers et promontoires rocheux .

Quelques semaines
3 à 5 ans

Plateformes rocheuses d'érosion
Quelques mois

Plages de sable fin
1 à 2 ans
Plus de 5 ans

Plages de sable moyen à gros

1 à 3 ans

Plages de galets et graviers
3 à 5 ans

Zones de faible énergie de type marais, ria et vaseux
Plus de 10 ans

À