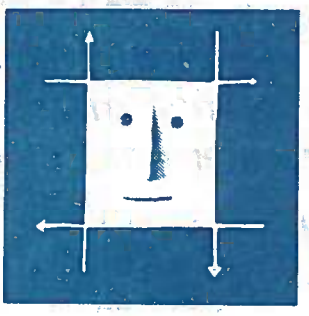
ROBIN DES BOIS
15, rue Ferdinand Duval - 75004 Paris
☎ 48.04.09.36 - métro Saint-Paul / Le Marais

LA FLÈCHE

de
ROBIN DES BOIS

Octobre 88
10 F N° 7



ÉTÉ 88 : LES VACANCES DE ROBIN DES BOIS !

LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE DU CENTRE-OUEST

L'assaut de " Robin des Bois "

Un commando d'écologistes manifeste à Auzouer (Indre-et-Loire), pour protester contre les rejets autorisés de produits toxiques dilués provenant de l'usine incendiée en juin.

pages 2 et 3

le marin

L'action commando des écologistes français

Robin des Bois à l'assaut du « Reijin »

Le 25 août, les écologistes français de l'association Robin des Bois ont interrompu les travaux de déchargement du « Reijin » durant plus de cinq heures. Venus spécialement de Paris à cinq pour protester contre l'immersion de 5 458 voitures qui se trouvent à bord du rouier, ils sont parvenus à faire grimper l'un des leurs, Omar Faye, tout en haut de la grue servant à retirer les véhicules. Mobilisées, la presse et la télévision locale se sont fait l'écho de leurs revendications, et l'association écologiste Quercus, basée à Porto, a affirmé qu'elle donnerait un prolongement concret à l'action des Français.

pages 4 à 10

Ont participé à ce numéro : Olivier Clément, Pascal Gras, Marlène Kanas, Bruno Congar, Katia Kanas, Jacky Bonnemains, Jean Alves.

IMPRIMÉ SUR PAPIER RECYCLÉ PAR IMP. OUDEVILLE - 34, RUE LE BRUN - 75013 PARIS

LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE DU CENTRE-OUEST

JEUDI 4 AOUT 1988

Protex se soulage dans la Brenne

Le rejet dans la Brenne de produits toxiques a commencé mardi, malgré l'intervention spectaculaire hier des écologistes de " Robin des Bois ".

MÊME en plein mois d'août, le feuilleton Protex ne fait pas relâche. On se souvient de l'incendie qui, le 8 juin dernier, avait ravagé cette usine de produits chimiques installée en Indre-et-Loire, à Auzouer. On se souvient aussi de la pollution qui s'en était suivie, et des conséquences pour les 200.000 habitants de l'agglomération tourangelle, privés d'eau durant une bonne semaine.

Depuis, la justice a, fort normalement, mis son nez dans l'affaire, et sur le site même de l'usine dévastée on a mis la main à la pâte afin de pouvoir aboutir à une reprise de l'activité le plus rapidement possible.

Et voilà qu'en pleine quiétude estivale, une nouvelle alerte est donnée : on apprend récemment que Protex, pour remettre en état sa station d'épuration, va rejeter des produits toxiques dilués contenus dans les eaux résiduaires de cette installation... tout simplement dans la Brenne, la rivière voisine de l'usine, la plus touchée par la pollution de juin.

Emotion légitime des riverains, des élus du coin et des associations de défense de l'environnement, qui demandent des explications. Pour calmer les esprits, une réunion d'information suivie d'une visite du site de Protex est mise sur pied le 3 août (hier donc) à la mairie d'Auzouer. Ecologistes, administration, techniciens y échangent leurs arguments.

Et, bouquet final de la matinée, des militants de l'association " Robin des Bois ", venus de Paris en camionnette, s'enchaînent lors de la visite à l'une des vannes de la station d'épuration de l'usine, banderoles et protestations contre

les rejets à l'appui. Il faudra les gendarmes de Château-Renault pour les déloger, sous l'œil des invités (presse, élus, autorités) de cette chaude matinée.

Si ces " dissidents " de Greenpeace, comme ils se dénomment eux-mêmes, ont bien voulu ainsi marquer le coup de spectaculaire façon, c'est qu'ils estiment « *inacceptable le projet de rejet dans la Brenne des déchets toxiques* » de Protex. Pour eux, aucun problème : « *Des analyses doivent être faites pour en connaître la nature exacte, et publiées avant de laisser Protex procéder à leur élimination.* » Et les militants de " Robin des Bois ", dans un tract distribué sur le lieu de la réunion d'information, de déclarer qu'il « *existe des solutions techniques simples pour l'élimination de tels déchets* ».

En face, leurs interlocuteurs, à savoir essentiellement le secrétaire général de la préfecture d'Indre-et-Loire (à l'origine du débat et de la visite de l'usine) et l'ingénieur de la Direction régionale de la recherche et de l'industrie en charge du dossier, tiennent un langage bien différent.

A la mairie d'Auzouer, devant un auditoire où seuls les défenseurs de l'environnement ont véritablement donné de la voix, le représentant de l'Etat et le technicien se sont efforcés, chiffres à l'appui, de prouver que les rejets de Protex se situaient en dessous des normes de toxicité admises en la matière.

Désireux de ne pas voir se propager « *une rumeur de la Brenne* », le secrétaire général de la préfecture a ainsi affirmé que « *le mode de rejet adopté respectait parfaitement les données de l'arrêté préfectoral de 1978* » *concernant, à l'époque, précisément Protex. L'ingénieur de la D.A.T., peu avare de chiffres, a aussi manié la comparaison : « Le préfet avait autorisé Protex à faire pipi. »*

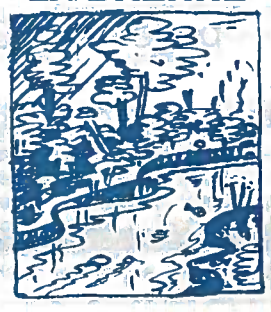
Visiblement, cette manière de se soulager n'a pas convaincu tout le monde, et notamment pas des écologistes " remontés " contre l'usine pollueuse, depuis belle lurette pour certains. Ainsi ce responsable de la SEPANT qui a lancé au représentant des pouvoirs publics : « *Je m'étonne de la procédure suivie. C'est insoutenable de partir de la signature d'un arrêté remontant à dix ans, alors qu'on aurait dû partir des capacités actuelles de la rivière.* » Capacités fortement diminuées aux yeux de ce scientifique.

On ajoutera pour conclure (provisoirement) que le rejet des déchets de Protex a démarré sur le site dès mardi. La veille d'une réunion publique destinée à entériner la chose avant tout.

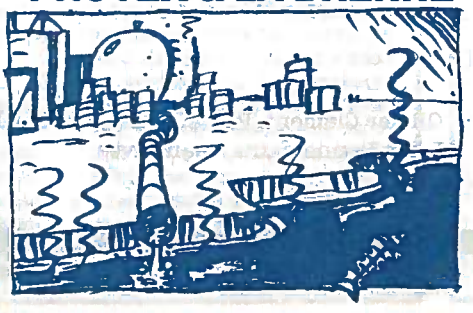
Auparavant, c'est le 26 juillet que la préfecture avait donné son accord de principe au déversement des produits dans la Brenne. " Robin des Bois " et quelques autres ont réagi, comme on l'a vu...

PROTEX

LA BRENNE



PROTEX & LA BRENNE



Robin des Bois version écolo...

On savait que le justicier de la forêt de Sherwood était un rapide et un petit malin.

Aussi on ne s'étonnera pas que le commando de militants de l'association écologiste " Robin des Bois ", venu de Paris à Auzouer apporter la contradiction à l'administration et manifester son refus des rejets dans la Brenne, ait agi aussi vite pour faire entendre sa différence.

Lors de la visite de l'usine dévastée, à laquelle les cinq jeunes gens avaient été conviés par les autorités, Jacky Bonnemain, président de l'association, et ses camarades, ont astucieusement profité du caractère informel de la promenade pour s'approcher de la vanne commandant l'arrivée des effluents dans le bassin d'aération de la station.

Sous les yeux des deux journalistes de la « N.R. », d'un confrère parisien et de l'ingénieur Legeay, ils ont fermé ladite vanne avant de s'enchaîner. Et de clamer leur détermination : « *C'est une opportunité, on s'en procurera d'autres* », a dit Jacky Bonnemain.

Les forces de l'ordre, alertées, ont envoyé cinq hommes briser les chaînes, avant de conduire à la brigade de Château-Renault, pour audition, les militants. La phase ultime de cette mini-opération policière s'était déroulée après que le représentant de l'Etat eut demandé, gentiment mais fermement, à la presse de quitter les lieux. Des fois que...

Cette forme de contestation a été mal prise par les employés et les dirigeants de Protex présents sur place. Mais à leur manière, d'autres défenseurs de l'environnement ont, eux aussi, dit « *Non* » aux rejets (voir brèves).

Et comme l'a glissé le représentant de la SEPANT, M. Boutin : « *Tant qu'il y aura des extrémistes d'un côté (ceux qui polluent), il y en aura de l'autre. Je n'aurais pas fait comme " Robin des Bois ", mais je comprends leur action.* »

Le leader de " Robin des Bois " a apostrophé Protex : « *Vous vous êtes conduits comme des saligauds.* » Il a accusé la direction de « *vouloir se décharger des 3.000 m3 de déchets sans débourser un centime* ». Le sénateur Delaneau, arrivé un peu plus tard, a accusé les écologistes de « *foutre la merde !* ».

Et le « *les maires avec nous, les ouvriers avec nous* » d'une des militantes est tombé... à l'eau de la station d'épuration.

LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE — JEUDI 4 AOUT 1988

LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE DU CENTRE-OUEST

Protex lâche les vannes

La décision de rejeter dans la Brenne les résidus de la station d'épuration de l'usine Protex donne des boutons aux écolos...

« PROTEX-BRENNE : des rejets dilués en-dessous des normes de toxicité », la « N.R. » du 29 juillet, au moment de titrer sur ce nouvel épisode du feuilleton Protex, en pleine chaleur estivale, avait annoncé la couleur.

A en croire l'administration et les techniciens de la chose, les produits toxiques contenus dans les eaux résiduaires de la station d'épuration de la désormais célèbre usine d'Auzouer, que l'on s'apprêtait à déverser dans la rivière voisine (une habituée !) n'avaient pas à être montrés du doigt.

Les inquiétudes des riverains et en tout premier lieu des élus du secteur allaient être apaisées sans problème. N'empêche : l'administration sortait ses chiffres, les maires concernés et les associations de défense de l'environnement leurs craintes. Légitimes, si l'on songe que l'affaire Protex a eu l'effet d'un coup de tonnerre dans le ciel serein d'une Touraine peu habituée à de telles alertes écologiques. En organisant, à Auzouer-même, à quelques encablures du site industriel sinistré, une réunion d'information, les pouvoirs publics avaient, c'est à souligner, abattu la carte de la transparence. Visiblement, il s'agissait pour eux de calmer le jeu, de prouver qu'on ne s'engageait pas à la légère dans une opération dangereuse pour l'environnement. Bref, qu'on respectait les citoyens.

Lesquels citoyens présents ce jour-là ont, pour certains d'entre eux, appris au moins une chose : que les rejets tant décriés avaient débuté la veille chez Protex. A eux alors, légèrement a posteriori, de commenter la décision... Et de dire leur accord ou non.

Les normes de 1978

D'entrée Robert Pommiès, secrétaire général de la préfecture, avait situé le débat : *« Cette réunion a été décidée mardi après-midi, pour répondre à une émotion assez vive, compréhensible et excessive à la fois »*. Pour les pouvoirs publics, *« il y a eu des réactions (à l'annonce des rejets) pas fondées sur des faits. Or, avant de se prononcer, il faut connaître le problème »*.

Quoi de mieux, pour y parvenir, que d'écouter sagement l'exposé de l'ingénieur de la Direction régionale de la recherche et de l'industrie, M. Legeay.

Un exposé copieux, riche en chiffres. Un rapide historique de l'incendie du 8 juin, avant d'en venir aux premières mesures prises. Puis aux fameux rejets, attendant un sort meilleur dans le bassin d'aération de la station d'épuration de Protex.

Sur ce point, M. Legeay allait rassurer son auditoire : *« On a suivi l'évolution de la teneur en D.C.O. de ce bassin, presque jour par jour ! »*

Derrière ce sigle, se cache la demande chimique en oxygène, l'un des quatre principaux indicateurs généraux retenus dans la définition de la toxicité des eaux résiduaires du type de celles de Protex. Les autres étant : le P.H. (potentiel hydrogène), le M.E.S. (matières en suspension) et le D.B.O.5 (demande biologique en oxygène, mesurée au bout de cinq jours, d'où son nom).

En 1978, un arrêté concernant l'usine, pris par le préfet de l'époque, avait ainsi fixé les normes acceptables en la matière, ce pour un volume de 1.500 m3/jour d'eau : 0,5 g/l pour la D.C.O. et 0,1 g/l pour la D.B.O.5 Chez Protex, des analyses ont donc été effectuées, tant par l'industriel que par plusieurs laboratoires comme celui de la rue Étienne-Pallu, la B.R.G.M. d'Orléans ou le Service régional d'aménagement des eaux. Et vers le 19 juillet, dans le bassin d'aération, on est arrivé à un palier de 3 g/l de D.C.O. Une amélioration sensible par rapport aux premières constatations.

D'où la décision de procéder aux rejets. Lesquels, quotidiennement, étaient autorisés pour la demande chimique en oxygène à raison de 0,5 g/l, soit 0,5 kg/m3.

Douze jours pour en venir à bout

La démonstration de M. Legeay allait se poursuivre. Dans le bassin d'aération, on a environ 3.000 m3 de résidus, contenant donc 3 kg/m3 de D.C.O. D'où une quantité de D.C.O. équivalente à 750 kg/jour.

Comme on a évacué 9.000 kg en tout, ce sont douze jours qui seront nécessaires pour procéder à l'ensemble des rejets.

La méthode retenue est simple : le produit de la vidange du bassin, soit 150 m3 par jour, sera dilué dans 1.350 m3/jour d'eau de forage, pour arriver à un volume total quotidien de 1.500 m3. La dilution aura alors son effet : le D.B.O.5 se montera à environ 0,03 g/l, la D.C.O. à environ 0,3 g/l, et le phénol à environ 0,03 mg/l (les normes admises pour ce dernier étant de 0,05 mg/l). Bref, à en croire M. Legeay et M. Pommiès, comme M. Métais, chef de fabrication chez Protex, qui accueillait ses hôtes sur le site, les déversements ne sont en rien dangereux pour l'environnement. Tout juste une légère coloration possible *(« un jaune très léger »)* et *« une odeur très légère »* signaleront que Protex ne verse pas là de l'eau minérale ou du vouvray 1947 !

Et puis, a ajouté l'ingénieur de la D.R.I.R., toutes les précautions ont été prises pour que les opérations aient lieu dans une parfaite régularité. Ainsi l'on *« procède à l'enregistrement du début* (N.D.L.R. : des déversements) *et à des prélèvements réguliers, toutes les demi-heures »*. Enfin, les nasses à poissons installées en amont et en aval de la station d'épuration, par les bons soins d'un spécialiste de la Fédération de pêche, devraient permettre de constater que les truites ainsi proposées en cobaye ne risquent rien. M. Malappert, président de la fédération, a tenu à insister sur ce point.

De telles précautions, détaillées tout au long d'une matinée transformée en véritable cours de sciences naturelles, n'ont pourtant pas convaincu les défenseurs de l'environnement, venus faire entendre un autre son de cloche (cf. encadré ci-contre).

Mais après tout une telle controverse n'aura pu que faire plaisir aux organisateurs de la réunion, pour lesquels, à les entendre, la démocratie passe toujours par le dialogue...

LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE DU CENTRE-OUEST 4 AOUT

PROTEX

Revoilà « Robin des Bois »

« Robin des Bois » fait encore parler de lui en Indre-et-Loire. Mercredi, un commando de militants de ce mouvement écologiste implanté à Paris manifestait son hostilité au rejet, dans la Brenne, des produits résiduaires de la station d'épuration de l'usine Protex incendiée en juin (cf. « N.R. » du 4 août). Ce, de spectaculaire façon, puisque l'un des membres de « Robin des Bois » s'était enchaîné à la station en question, avant d'être « délivré » par les gendarmes.

Hier, ce sont les rues de Tours qui avaient été choisies par les écologistes : devant la préfecture, ils ont voulu déposer, en signe de protestation symbolique, des bidons vides. Mais la police tourangelle veillait, et a mis fin rapidement à leur tentative. S'en est suivi un jeu de cache-cache entre « Robin des Bois », à bord de son fourgon, et les forces de l'ordre. Une militante a même été interpellée quelques instants devant la gare de Tours avant d'être relâchée. Finalement, les écolos, dérision non-violente à l'appui, ont pu faire passer leur message auprès des badauds et touristes.

Dans un tract, ils ont appelé la population tourangelle à déverser ses ordures devant la préfecture, jusqu'au 15 août, en guise de protestation contre les rejets de Protex.

7 août 1988

LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE DU CENTRE-OUEST
JEUDI 4 AOUT 1988

PAUVRE BRENNE !

" Une situation redevenue catastrophique "

Pour le représentant de la SEPANT, une association qui suit le dossier Brenne depuis déjà longtemps, *« il y a eu une amélioration nette entre 1978 et 1986 »* (la première date étant celle de l'installation de la station d'épuration de Protex).

Mais *« depuis 1986, c'est redevenu catastrophique. L'eau s'est dégradée qualitativement en amont de l'usine, par exemple »*.

L'incendie du 8 juin, on s'en doute, n'a pas arrangé les choses.

LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE DU CENTRE-OUEST

PROTEX

La C.S.F. contre les rejets

La Confédération syndicale des familles entend se constituer partie civile dans la procédure actuellement en cours contre la société Protex.

Par ailleurs, elle s'est élevée, dans un courrier à la préfecture, contre les rejets dans la Brenne des résidus de l'incendie stockés dans le bassin de décantation, mettant en doute *« l'efficacité de la méthode des poissons-tests »*.

Elle conclut : *« Une fois encore, nos responsables ont préféré la solution la plus facile et apparemment, la moins coûteuse sur le plan financier, mais en ignorant totalement le coût sur la rivière et sur l'environnement »*...

La Confédération syndicale des familles demande *« que les rejets ne soient pas effectués dans la Brenne, que l'élimination s'effectue dans un centre de traitement agréé, qu'une réelle concertation s'instaure entre les responsables administratifs et les utilisateurs de la rivière (agriculteurs, éleveurs, céréaliers, pêcheurs, défenseurs de l'environnement) »*.

Environnement et Sécurité routière partie civile

A la suite de la pollution occasionnée par l'incendie de l'usine Protex à Château-Renault, la flore et la faune ont été gravement touchées, la Brenne vient de subir une grave pollution industrielle.

C'est pourquoi la commission environnement d' « Environnement et Sécurité routière » de se constituer partie civile et *« apporte sa contribution afin qu'un réel danger ne se reproduise pas pour l'environnement et pour la santé humaine »*.

Le Monde

Après un échouage sur la côte portugaise

Cinq mille cinq cents voitures neuves vont être immergées dans l'Atlantique

Les cinq mille cinq cents voitures neuves échouées en avril dernier à 300 mètres des côtes portugaises vont-elles finir au fond de l'Atlantique ? C'est vers cette solution que penche la compagnie de navigation japonaise NYK (Nippon Yusen Kaisha), qui avait affrété le navire transporteur. Après plus de trois mois en mer, en effet, les véhicules sont irrécupérables pour la vente et l'immersion au large apparaît comme le moyen le plus économique – sinon le plus écologique – de se débarrasser de la cargaison. Seul le navire, flambant neuf au moment du naufrage, pourrait être récupéré par les soins des sociétés de remorquage Smit-Tak (Rotterdam) et Bugsier (Hambourg).

Le 26 avril, un roulier japonais géant (200 mètres de long, 58 000 tonneaux, quatorze niveaux de pont et quatre de cale), le *Reijin*, entreprend son premier voyage, sous pavillon panaméen, de Nagoya (Japon) à Dublin (Irlande), chargé de voitures Toyota destinées à plusieurs pays d'Europe. Après avoir déchargé 340 véhicules dans le port de Leixoès (Portugal), il reprend la mer et commence tout de suite à donner de la gîte, sans doute à la suite d'une erreur de ballastage. Il faut remplir des réservoirs d'eau pour équilibre, le navire après chaque déchargement.

Au cours de la nuit, le navire dérive aves ses vingt-deux hommes d'équipage sud-coréens, dont l'un va périr pendant les opérations de sauvetage menées par les pêcheurs portugais. Et le *Reijin* finit par s'échouer sur le flanc, à 300 mètres seulement de la plage, par 10 mètres de fond à marée haute. Les cinq mille cinq cents voitures neuves, solidement arrimées, n'ont pas bougé, mais elles trempent dans l'eau de mer et vont donc perdre toute valeur marchande au fil des semaines. Il est en effet impossible d'en récupérer une seule tant que le navire reste sur le flanc, à moins de découper un passage dans la coque et de sortir des carcasses entassées.

Il serait, maintenant, envisagé d'immerger mille cinq cents véhicules à 40 milles au large de Porto, par 2 000 mètres de fond, et les quatre mille autres à 150 milles des côtes, dans une fosse de 4 000 mètres. *« C'est une absurdité,* explique Jacky Bonnemains, animateur de l'association Robin des Bois (dissidente de Greenpeace). *Pourquoi emporter au large des voitures qui sont si près de la côte et qui peuvent être partiellement recyclées ? »* Les écologistes font observer aussi que l'immersion de cinq mille cinq cents voitures correspond à 50 tonnes de plomb et 20 tonnes d'acide sulfurique (dans les batteries), à 30 tonnes d'huile minérale et à 250 tonnes de matières plastiques non biodégradables. *« Ce serait en contravention de la convention d'Oslo de 1972 – signée par le Portugal – qui interdit l'immersion en mer de « plastiques persistants et autres matériaux sinthétiques » ainsi que tout dépôt de ferraille »*, poursuit M. Bonnemains, qui a saisi la commission de surveillance de la convention et demandé aux autorités portugaises d'annuler le permis d'immersion.

Mercredi 16 novembre
de 16 à 22 heures

vernissage
de l'exposition
des fixés sous verre
d'OMAR FAYE

ROBIN DES BOIS
15, rue Ferdinand-Duval
75004 PARIS

le marin

le Reijin

La commission de la Convention d'Oslo se réunit

Vendredi 23 septembre se tiendra à Londres une réunion extraordinaire des délégués de la convention de surveillance de la Convention d'Oslo pour la prévention de la pollution de la mer. Tous les pays signataires seront représentés et vont examiner la décision du gouvernement portugais de faire immerger à 40 milles de la côte les voitures qui se trouvaient à bord du « Reijin », le roulier japonais qui a chaviré au large de Porto.

Ils évoqueront également la décision de couler le bateau lui-même, à 150 milles de la côte, avec à son bord 2 000 voitures, une opération qui devrait avoir lieu ces jours-ci.

Selon Jackie Bonnemains, porte-parole de l'association « Robin des Bois », ce sont les écologistes français qui ont alerté la commission de surveillance, qui n'avait pas été mise au courant, et le Portugal devrait subir les reproches des délégués pour n'avoir pas fait de notifications préalables.

Recommandations d'usage

Il explique que la commission n'a pas le pouvoir d'interdire mais qu'il est d'usage que les pays respectent les recommandations.

Il affirme également que le chef de la délégation française, M. Massin, qui reçoit ses instructions des ministres de l'Environnement, de l'Industrie, et des Affaires étrangères, a déjà exprimé son désaccord avec la décision prise par le guvernement portugais.

Laura DEJARDIN.

le marin
19 août 1988

Les 5 400 voitures du « Reijin » immergées

Au Portugal : « ma Toyota est aquatique »

Les opérations de démantèlement du « Reijin », le roulier japonais qui s'était échoué au large de Porto le 26 avril, ont démarré le 9 août et sont conduites par les entreprises Smit Tak VB de Rotterdam et Busier Reederei und Bergungs Geselschaft GMBH de Hambourg. S'appuyant sur la convention d'Oslo, les techniciens sont en train de jeter une partie des 5 458 voitures à la mer et comptent remettre à flot le navire qui connaîtra peut-être le même sort. On savait déjà, pour reprendre le langage des publicitaires, que le Portugal est le « pays où le noir est couleur » ; désormais il faudra retenir aussi qu'au Portugal « ma Toyota » n'est pas « fantastique » mais « aquatique ».

Bronzer et avoir tout juste à lever la tête pour assister à un spectacle exceptionnel n'est pas donné à tout le monde. Depuis le 9 août, les habitués de la populaire « Praia de Madalena » au sud de l'estuaire du Douro observent médusés le travail des entreprises Smit Tak VB et Bugsier Reederia und Bergungs Geselschaft.

Les techniciens ont commencé par découper, à l'aide de chalumeaux, la partie supérieure du pont du roulier japonais qu'ils ont soulevé à l'aide d'une grue fixée sur une plate-forme longue d'une centaine de mètres. Le même jour, ils ont retiré les quatre premières voitures intactes comme on nous l'avait prédit, sagement amarrées à la verticale, collées au bateau comme des mouches au plafond.

A la grande horreur des curieux amassés, les voitures flambant neuf ont été soulevées sans aucune précaution avant de rebondir sur la seconde plate-forme amarrée à la première. Depuis l'opération se poursuit dans les mêmes conditions : chaque jour, les fantastiques Toyota sont retirées quatre par quatre avant d'être entassées, déjà à moitié pliées par les chocs, sur un remorqueur qui les amène à quarante milles de là. Elles sont alors jetées à l'eau, en présence d'un navire de guerre et s'échouent à deux mille mètres de fond, selon les autorités portugaises.

« Ça fait mal au cœur »

Les observateurs n'en reviennent pas de ce fantastique gaspillage. Dans un pays où la voiture constitue un luxe (le salaire minimum au Portugal est de 1 200 F), personne n'arrive à comprendre la logique des marques japonaises qui tiennent à ce que toutes les voitures soient irrémédiablement détruites.

« **Ça fait mal au cœur** », s'indigne un des observateurs. « **Tout cet argent qui s'en va à la flotte !** », renchérit l'autre. « **On aurait au moins pu espérer récupérer les pièces...** »

Personne pourtant ne semble s'inquiéter de la pollution que représentent cinq mille voitures neuves au fond des eaux portugaises (voir notre encadré). Fatalistes, ou peut-être impressionnés par le déploiement technologique, l'un d'eux observe : « **Ils font ce qu'ils ont à faire et je pense qu'ils le font bien.** »

Même réaction du côté de la presse. Peu de gros titres et aucune remise en question du procédé après des mois de suspens sur la méthode qui serait choisie. Un journaliste s'interroge pourtant sur la présence d'huile dans les moteurs des voitures déchargées. Quant aux écologistes nationaux, en quantité symbolique, on l'aura compris, ils ne se sont pas encore manifestés.

Dans son grand bureau de la capitainerie du Douro, le commandant Ferreira lève les bras en signe d'impuissance : « **Je ne sais pas si c'est la meilleure solution mais c'est la plus pratique et la plus rapide... le moindre mal.** »

Pour le responsable portugais qui a assisté à toutes les tractations et donné son accord, la première priorité est de se débarrasser de l'encombrant roulier avant l'automne. « **Avec le mauvais temps, le bateau risque de se briser et là, ça fera vraiment sale** », insiste-t-il. Il est vrai que les responsables du port de Leixoes redoutent la perspective de voir une nouvelle épave garnir la côte qui, à tort ou à raison, est réputée dangereuse. Déjà l'étrave d'un pétrolier planté face au « Castelo de Queijo », monument historique de Porto, est devenue une curiosité touristique.

Silence !

Pour l'instant, personne n'a encore confirmé ce que deviendra le **Reijin** dont le combustible a été retiré au mois de mai. Lorsque les plus accessibles des 5 458 voitures seront retirées, les entreprises de sauvetage vont tenter de remettre le bateau à flot et il est vraisemblable qu'il soit remorqué et coulé avec sa cargaison à 150 milles de la côte dans une fosse de quatre mille mètres.

Interrogé sur le bien fondé de cette action, le commandant Ferreira se réfère à l'article 8 de la Convention d'Oslo signée en 1972. Pour prouver sa bonne foi, il sort une photocopie de ladite loi et montre un terme souligné au feutre vert : « **En cas de force majeure...** »

Les entreprises Smit Tak VB et Busgiser Reederei und Bergungs Geselschaft gardent un profil bas. A la dernière minute, les deux inspecteurs, MM. Friis et Teroaar, reviennent sur leur décision de parler et refusent de donner la moindre information. M. Teroaar est formel : « **Les Japonais sont très sensibles à cette histoire. Je comprends votre curiosité mais nous avons interdiction de répondre à l'interview.** »

A l'agence Pinto Basto Navejaçao de l'armateur, même silence coupable : « **Nous n'avons pas le droit de parler, adressez-vous aux avocats à Londres.** »

« Ils sont très heureux »

L'avocat londonien de l'armateur, Me Dereq-Hodson, n'est guère loquace. Il est en outre maître dans l'art de noyer le poisson en plus des Toyota par milliers. Pour lui, cette opération est une véritable bénédiction pour les Portugais. « **Ils sont très heureux,** dit-il, **non seulement nous allons débarrasser leur plage de cette épave, mais en plus, nous allons, en fait, construire un récif artificiel gigantesque.**

Ce site sera un lieu idéal d'habitat et de reproduction pour les poissons. » Les risques de pollution semblent mineurs. « **La solution choisie n'a pas été,** précise-t-il, **le fait du hasard. Nous avons pris en compte un grand nombre de facteurs, économiques bien sûr, mais aussi écologiques et nous estimons que l'immersion est la meilleure des solutions.** » Quand on évoque l'huile, l'essence, les batteries, les métaux lourds immergés, l'avocat rit et redit que pour lui le « **risque est insignifiant** ».

Pendant ce temps, les automobiles continuent d'être déchargées dans l'océan. Étant donné la façon dont elles sont traitées, il est fort peu probable que qui que ce soit prenne la peine de retirer les batteries, l'huile et autres produits peu susceptibles de se dégrader. Le commandant Ferreira affirme lui aussi que « **ces voitures ne sont pas une pollution** » et commente : « **Dans d'autres pays, on jette bien des carcasses d'automobiles pour éloigner les pêcheurs...** » Pourtant, l'assurance du commandant ne parvient pas à faire mentir les chiffres.

Alors que nous approchons de 1992, une étrange communauté économique se profile à l'horizon, une Europe où les Hollandais et les Allemands viennent décharger hâtivement au fond des eaux portugaises 5 000 voitures japonaises.

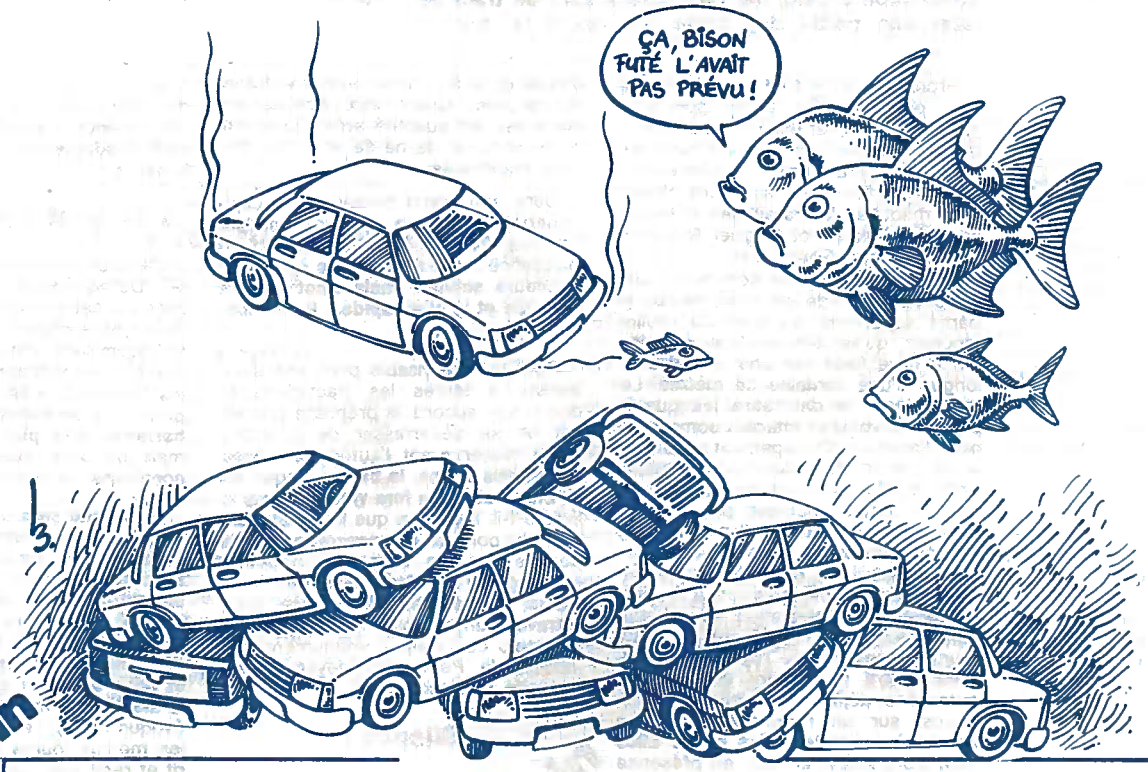
Texte et photos
Laura DEJARDIN.

Libération

Ma Toyota est fantastique

Depuis jeudi, les touristes ayant élu domicile à Porto, sur la Costa Verde, peuvent observer un ballet original face à la plage. Des bateaux hollandais et allemands tournent autour de l'épave d'un navire roulier japonais, échoué le 26 avril. Le Reijin, appartenant à la compagnie japonaise NYK, transportait 5500 voitures (essentiellement des Toyota), qu'il devait livrer à Cherbourg, puis Dublin. Depuis le naufrage, les autorités portugaises s'interrogeaient : cet énorme bâtiment ne pouvait rester là indéfiniment, l'étrave en l'air. Elles ont fait appel aux spécialistes du renflouement des navires anéantis : la Smit-Tak, de Rotterdam, et Bugesir, de Hambourg, ont d'abord essayé de redresser le Reijin pour le remorquer, sans succès. La seule solution consiste à découper l'épave, pour pouvoir extraire les voitures et les placer en décharge dans un endroit moins gênant.

C'est là que le bât blesse. La logique aurait voulu que ces carcasses, déjà rongées par la mer, fussent apportées à terre et rangées dans un classique cimetière de voitures. Manque de terrain ? Dédain des récupérateurs pour de la taule rouillée ? Les automobiles seront en définitive immergées au large, dans deux fosses marines profondes de 4000 mètres. L'association écologiste Robin des Bois proteste contre « cette nouvelle irresponsabilité de la CEE en matière de gestion de déchets toxiques ». En effet, c'est 50 tonnes de plomb, 20 tonnes d'acide sulfurique contenues dans les batteries, 30 tonnes d'huile de vidange, et 250 tonnes de ferraille qui vont polluer l'océan Atlantique. Robin des Bois demande à la commission de surveillance de la convention d'Oslo « d'annuler le permis d'immersion et aux autorités portugaises d'adopter une attitude exemplaire en faisant recycler ces 5500 voitures ». H.C.



le marin 19 août 1988

Des voitures tous terrains...

La solution choisie pour l'élimination des épaves de Toyota incarcérées dans la coque du **Reijin** semble en contradiction avec la législation internationale et notamment la convention d'Oslo signé en 1972 « **pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersions effectuées par les navires et aéronefs** ».

Tous les pays d'Europe sont partis à cette convention et s'engagent à « **prendre toutes les mesures possibles pour lutter contre la pollution des mers par des substances susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la flore et à la faune marine, de porter atteintes aux agréments de la mer ou de gêner toutes autres utilisations légitimes de la mer** ».

L'immersion délibérée des voitures japonaises entraîne le rejet en mer d'environ 6 000 tonnes de métaux ferreux et non ferreux, de 60 tonnes de plomb, de 25 tonnes d'acide sulfurique, de 35 tonnes d'huile de vidange, de 40 tonnes d'essence, de 20 tonnes de peinture et de 400 tonnes de matériaux plastiques non biodégradables.

L'immersion du cuivre (chaque voiture en contient 5 à 10 kg) et des matériaux plastiques persistants est interdite. L'immersion du plomb et des ferrailles l'est aussi, sauf dérogation accordée s'il n'y a pas d'autres solutions économiquement et techniquement satisfaisantes. Or, le recyclage des batteries est une activité maîtrisée et lucrative en Europe, de même que celui du cuivre, des métaux ferreux et des pneus.

Si le naufrage avait eu lieu sur la plage de Soumbedioune à Dakar, on aurait pu compter sur le sens de la récupération des Africains pour accélérer la désincarcération des voitures et la constitution d'un fantastique stock de pièces détachées et dessalées. Mais l'Afrique, en ces temps de prospérité, est plus touchée par les bateaux de déchets toxiques que par les voituriers japonais.

Seule dans cette Europe traditionnellement taciturne à la charnière de juillet et d'août, l'association écologique Robin des Bois a élevé la voix, sans doute trop tard, en priant « **la commission de surveillance de la convention d'Oslo d'annuler le permis d'immersion** » et en demandant aux autorités portugaises « **d'adopter une attitude exemplaire dans la gestion des déchets toxiques et donc de faire recycler ces 5 792 voitures** ». Les autorités portugaises n'ont pas encore réagi. Elles se murent dans le silence et ne craignent pas le paradoxe : le Portugal fait partie des 28 pays sur les 140 membres de l'OMI (Organisation maritime internationale) à avoir ratifié l'annexe 5 de la convention Marpol, cet autre instrument maritime juridique international. Par là, le Portugal s'engage à ne plus rejeter depuis le bord de ses navires la moindre cordelette en plastique. Mais seulement à partir du 31 décembre 1988.

Jacky BONNEMAINS

JORNAL DE NOTICIAS 25-8-88

Governo infringe «deliberadamente» a Convenção de Oslo

ASSOCIAÇÕES ECOLOGISTAS INTERNACIONAIS CONTRA O AFUNDAMENTO DA CARGA DO «REIJIN»

Jornal de noticias, 25-8-88

Le gouvernement enfreint "délibérement" la Convention d' Oslo. Les Associations Ecologistes Internationales s'opposent à l'immersion du chargement du "Reijin".

JORNAL DE NOTICIAS 26-8-88

Macário Correia admite risco ambiental

ECOLOGISTA ESCALA A GRUA DO «REIJIN» E IMOBILIZA OPERAÇÕES DURANTE HORAS

Os ecologistas do movimento franco-alemão «Robin des Bois» (Robin dos Bosques) conseguiram interromper, ontem, durante mais de cinco horas, as operações de lançamento ao mar dos automóveis que o cargueiro japonês «Reijin» transportava, quando naufragou ao largo da praia da Madalena, na noite de 26 para 27 de Abril passado. Para isso, um dos ecologistas escalou a grua de descarga, sobre a qual se manteve durante várias horas.

Jornal de noticias, 26-8-88

M. Macario Correia admet les risques pour l'environnement. Un écologiste escalade la grue du "Reijin" et l'immobilise pendant plusieurs heures. Les écologistes du mouvement franco-allemand Robin des Bois ont réussi à interrompre, hier pendant plus de cinq heures, les opérations d'immersion des automobiles que le cargo japonais "Reijin" transportait avant defaire naufrage 300 mètres au large de la plage Madalena dans la nuit du 26 au 27 avril 1988.

O Comércio do Porto 26 de Agosto de 1988

ECOLOGISTAS FRANCESES IMPEDEM TRABALHOS NO «REIJIN»

As operações de desmantelamento do «Reijin», na praia da Madalena, foram ontem interrompidas pelo movimento ecologista francês «Robin dos Bosques». Dois elementos deste grupo conseguiram trepar para o guindaste de um dos barcos de apoio, impossibilitando o normal funcionamento dos trabalhos. Com esta atitude, os ecologistas pretendem insurgir-se contra o afundamento da carga do navio, a mais de 40 milhas da costa, pois consideram a operação em curso «um perigo ecológico».

O commercio de Porto, 26-8-88

Des écologistes français empêchent les travaux sur le "Reijin". Les opérations de démantèlement du "Reijin", en face de la plage Madalena, ont été interrompues par le mouvement écologiste français Robin des Bois. Deux membres de ce groupe ont en effet pu grimper sur la grue nécessaire aux opérations rendant ainsi impossible le fonctionnement normal. Les écologistes manifestent ainsi contre l'immersion de la cargaison du bateau à plus de 40 miles de la côte qui représente selon eux un "risque écologique".

le marin
2 SEPTEMBRE 1988

L'action commando des écologistes français « Robin des Bois » à l'assaut du « Reijin »

Le soleil tape encore très fort en cette fin d'après-midi d'août, et les estivants de la plage de Madalena, allongés à l'abri du vent, apportent une dernière retouche à leur bronzage. Seul un petit groupe de citadins amassés au bord de l'eau face à l'épave du **Reijin** a le courage de se tenir debout. Bloc-notes en main, les journalistes attendent. Les cameramen se défendent contre une nuée d'enfants curieux, et les photographes mitraillent une petite silhouette tout en haut de la grande grue blanche de la société Bugsier. Soudain, le petit bonhomme se lève et agite un grand foulard blanc. Dans leurs tee-shirts aux couleurs de Robin des Bois, les écologistes parisiens lui répondent.

« Il est 5 h, il va descendre », affirme l'un d'entre eux, ses jumelles à la main. Effectivement, tel un somnambule, il se glisse entre les câbles et finit par descendre de son immense perchoir.

Pas rancuniers et probablement un peu impressionnés, les marins allemands le prennent en photo et lui offrent un café. En cinq heures, dans le vent en short et ciré, Omar Faye a eu le temps de geler. Toujours bons joueurs, les Allemands regonflent le bateau pneumatique qui lui a permis d'atteindre la plate-forme en compagnie de Jackie Bonnemains, et emmènent les deux écologistes dans leur canot, une bonne moitié de la distance qui les sépare de la grève.

Une opération « bâclée et illégale »

Tous les gosses de la plage sont là pour les accueillir lorsqu'ils abordent la terre. C'est d'ailleurs un petit garçon, fils de pêcheur, qui leur a prêté son pneumatique.

« Alors, vous êtes d'accord avec moi ? », hurle Jackie Bonnemains, plus Robinson que Robin des Bois dans son bermuda délavé. **« Oui ! »**, répond la foule en chœur.

Rires, embrassades, et l'animateur de l'association commence son discours tandis qu'Omar se fait plus discret.

Tous les émigrés sont là, fiers d'être dans le coup et de comprendre à quoi rime toute cette opération.

Jackie Bonnemains répète alors ce qu'il a dit la veille au cours d'une conférence de presse qui lui a valu la « Une » du journal local. Il répète que la mer n'est pas une poubelle, qu'à terre ces voitures constituent une richesse, qu'au fond de l'océan, même à 2 000 m de profondeur, elles sont une pollution. Il énumère tous les produits toxiques contenus dans une telle voiture (voir « Le Marin » du 19 août 1988), et explique que cette opération est « bâclée et illégale ».

Selon les écologistes, la décision prise par l'armateur LYC et les marques des voitures, avec l'accord des autorités maritimes du Portugal, est **« une violation de la convention d'Oslo ratifiée par les Portugais eux-mêmes »**. Il affirme même que la commission de surveillance de cette fameuse convention **« n'est pas au courant de l'affaire »** (sic) : **« Nous leur avons envoyé un télex en soulignant toutes les infractions commises, notamment le rejet du cuivre, du plomb, des matières plastiques et du textile synthétique à 40 miles de la côte. Ils nous ont répondu qu'ils n'étaient pas au courant et qu'ils n'avaient reçu aucune demande de permission de la part des autorités portugaises. »**

Le litige entre les autorités maritimes et les écologistes semble se concentrer sur l'annexe 8 de la convention qui stipule que **« les articles 5, 6 et 7 ne s'appliquent pas en cas de force majeure, dû aux intempéries ou à toute autre cause, lorsque la sécurité de la vie de l'homme ou d'un navire est menacée »**. C'est sur cet article que l'armateur s'est appuyé pour justifier le déchargement en mer de la cargaison **« plus rapide »** avant les tempêtes de septembre, et les autorités maritimes qui craignent de voir le **Reijin** partir en morceaux ont accepté.

Selon l'animateur de Robin des Bois, **« la vie de l'homme n'est plus menacée puisque l'équipage a été rapatrié en Corée. Quant à la sécurité du bateau, elle est compromise depuis longtemps. Sur la plate-forme, nous avons parlé au reponsable de l'opération »**, explique Jackie Bonnemains. **« Il nous a répondu que le port de Leixoës n'était pas équipé pour une telle opération. C'est faux ! »**, crie quelqu'un dans la foule. **« Ils auraient très bien pu le faire. Je travaille sur le port et je sais de quoi je parle. Il m'a aussi dit que les constructeurs des voitures ont peur d'une mafia (sic) qui s'emparerait du marché portugais »**, renchérit l'écologiste.

Des quotas de 10 000 voitures par an

Interwievé un peu plus tard, le manager de Toyota à Porto, M. José Jorge Soares, a affirmé n'avoir jamais été consulté à propos de la cargaison du **Reijin**, dans la mesure où ses voitures lui ont été livrées. Il a fait état des « rumeurs » selon lesquelles des voleurs se seraient introduits à bord pour voler des pièces détachées, mais a affirmé aussitôt : **« Nous n'avons aucun indice. Si le marché devait être affecté, nous déposerions une plainte immédiatement. »** Le manager de Toyota approuve la décision de sa firme tout en admettant : **« En tant que citoyen, je souhaiterais qu'ils retirent d'abord l'essence et l'huile des moteurs. »** Il reconnaît qu'il n'aurait pas pu concevoir l'arrivée brutale de 5 000 voitures japonaises sur le marché portugais : **« Nous avons des quotas très restrictifs de 10 000 voitures par an, alors je ne vois pas comment nous aurions pu obtenir l'autorisation de vendre toutes ces voitures. Par ailleurs, nous aurions dû faire face à toutes sortes de problèmes d'après-vente... »**

Pour lui, vendre les voitures à une casse n'aurait pas non plus été une solution : **« Nous n'aurions jamais eu la garantie que certains des véhicules ne seraient pas introduits sur le marché »**, explique-t-il.

A bord du **Reijin** se trouvaient non seulement des Toyota, mais aussi des Mitsubishi, des Honda, des Subaro, des Mazda et des Nisa et, selon Jackie Bonnemains, les employés ne se privent pas, eux, de récupérer des pièces détachées : **« On en a vu défaire des roues, mettre des pièces de côté. Ils font du bricolage et ils ont raison ! »**, affirme-t-il.

L'écologiste n'en veut pas aux techniciens : **« Ce sont des marins, des gens qui font leur boulot comme on leur a demandé. Simplement, on voudrait qu'ils rapportent ces voitures à terre. »**

Jackie Bonnemains et Omar Faye gardent un souvenir impérissable de leur court séjour sur la plate-forme : **« On était juste au-dessus des voitures quand ils les déchargeaient. Parfois les warning se mettaient en marche tout seul. C'était hallucinant. »** Omar Faye qui a fait un demi-tour au-dessus de l'eau avant qu'ils ne plient la grue, le temps que son compagnon prévienne les techniciens, reconnaît : **« Je n'ai pas eu peur, mais j'étais impressionné. Le plus dur a été de monter dans la flèche, la passerelle était très étroite et il fallait faire très vite... »**

Le chef des opérations a bien essayé de les convaincre de redescendre, mais ils s'étaient fixé cinq heures comme limite. Quant aux autorités portugaises, elles ont choisi d'ignorer toute l'action et de ne pas intervenir.

A présent, les membres de Robin des Bois comptent sur les écologistes de Quercus pour prendre le relais sur place, mais aussi sur le ministre de l'Environnement : **« Nous avons simplement voulu jouer le rôle de détonateur »**, conclut-til.

Laura DEJARDIN.

LA SUISSE
MERCREDI
31 AOUT 1988

Portugal: 5000 voitures envoyées par le fond

La mer poubelle

Les écologistes crient au scandale. Plus de 5000 voitures japonaises vont être immergées au large des côtes portugaises. Elles se trouvaient dans les cales du cargo géant japonais « Reijin » qui s'est échoué le 26 avril dernier sur une plage, des environs de Porto. L'armateur avait trois mois pour trouver une solution. Pour d'évidentes raisons économiques et de contre-publicité, les responsables de l'opération de récupération ont opté pour le pire. La mer fera une fois de plus office de poubelle...

Robin des Bois

Le 26 avril dernier, le « Reijin », navire japonais battant pavillon panaméen (équipage sud-coréen), quitte le port de Leixoès, au nord du Portugal. Il vient de décharger 345 voitures et d'en récupérer quelques dizaines. Il prend immédiatement le large en direction de Cherbourg et de Dublin, ses deux prochaines étapes. En France, 220 des 5334 voitures qu'il transporte doivent être débarquées. La Suisse est leur destination finale.

Malheureusement, dès la sortie du port, le navire (200 mètres de long — 58 000 tonnes) donne anormalement de la gîte. On apprendra un peu plus tard que l'équipage avait décidé de délester, compte tenu d'une charge excessive. Du coup, l'énorme bateau se trouve déséquilibré. Après un premier virage en direction du nord, c'est le drame. Le bâtiment se couche à environ 200 mètres d'une plage très connue de la région. Un marin trouve la mort et six autres sont sérieusement blessés. Ces derniers seront rapidement évacués.

Mauvaise image

Les autorités portuaires s'inquiètent aussitôt. Outre son chargement, le « Reijin » a 450 tonnes de fuel dans ses soutes qui, par chance, n'ont pas été touchées. Le carburant sera finalement rapidement récupéré grâce à des remorqueurs réservoirs. L'environnement est épargné.

Reste le gros morceau. Les 5334 voitures (en majorité des Toyota et des Mitsubishi) qui, accumulées au fond du navire, pourrissent lentement dans l'eau salée. La question de la récupération se pose de manière aiguë, d'autant que les autorités portugaises exigent que l'affaire soit réglée dans les plus brefs délais. « L'exercice » s'annonce difficile. Si le transbordement des voitures à terre apparaît comme la solution idéale et logique, elle pose évidemment de sérieux problèmes techniques, sans parler des enjeux financiers.

Déjà dégradées suite à leur immersion prolongée, les voitures ne peuvent être récupérées qu'à l'aide de grues et subiraient donc de gros dommages. Mais, plus que cet aspect matériel du problème, il va sans dire que l'opération ferait plutôt mauvais effet côté « pub ». Plus de 5000 voitures délabrées en rang d'oignons sur une côte portugaises : les constructeurs, dit-on, n'étaient pas « chauds » ! Et puis, côté coût, il faut faire au minimum. La pire des décisions sera donc prise. Les véhicules seront tout simplement treuillées, entassés sur des barges qui les transporteront au large. Là, ils seront immergés, en contravention totale avec la Convention d'Oslo (1972) relative au droit d'immersion et ratifiée par le Portugal. Le 16 août dernier, cet organisme n'avait d'ailleurs pas encore été saisi de l'affaire.

Loin du compte

A Lisbonne, l'affaire ne fait guère de bruit à son début. Y compris dans les milieux écologistes. Il faut dire qu'il n'y a pas eu d'effets de pollution directe, comme dans le cas de l'Amoco Cadiz, il y a quelques années, au large des côtes bretonnes. Pourtant, dans le principe, elle est tout aussi inquiétante. Les tractations entre l'armateur, le transporteur et les autorités ont été longues. Le Ministère de l'environnement se prononce contre l'envoi par le fond du chargement mais, compte tenu du lieu du drame, l'affaire dépend essentiellement du ministère de la Marine... On tourne en rond. Finalement, les 5334 voitures seront bel et bien coulées à 40 milles des côtes portugaises, alors que la législation définie par la Convention d'Oslo, impose un minimum exceptionnel de 150 milles, seulement « si un équipage est directement menacé ou si, à terre, il n'y a pas d'autres solutions satisfaisantes »... On est évidemment loin du compte !

H. G.C.

(H.G.C) — C'est l'association écologique française Robin des Bois qui attire récemment l'attention des médias sur cette dramatique affaire. Le 23 août dernier, cinq de ses membres se rendent sur place. Jeudi dernier, deux militants montent à bord du monstre échoué et bloquent les opérations de transbordement durant plus de six heures ! Ils constatent que les travaux se poursuivent très activement, tant sur le plan de la récupération des voitures que de la « découpe » du navire qui subira le même sort. En principe, une fois mis en pièces, celui ci devrait être coulé à 150 milles au large... Seuls quelques éléments seront récupérés. Ces travaux, qui ont été confiés à des spécialistes allemands et hollandais, devraient durer plusieurs semaines.

L'association Robin des Bois, préoccupée de voir, une fois de plus, la mer considérée comme une véritable poubelle, aligne des chiffres inquiétants. Des chiffres qui, semble-t-il, ont soudainement mobilisé la presse portugaise, même si ces « signaux » ne vont rien changer à la suite des événements. Selon les responsables du mouvement, 6000 tonnes de produits toxiques vont ainsi s'accumuler dans « le grand bleu »... Plus de 4000 tonnes d'acier, 289 tonnes d'aluminium, 115 tonnes de cuivre, 58 tonnes de plomb, sans parler de la peinture, de l'huile et de l'essence (cinq litres par voiture) seront ainsi immergées en toute impunité. Jusqu'à maintenant, environ 1000 voitures ont été coulées.

Dans quelques semaines, en surface, l'affaire du « Reijin » sera donc réglée. Mais sur le fond, elle peut d'ores et déjà figurer au tragique « Guiness » de la pollution. Et une fois de plus, la mer n'a rien pu dire.

LA SUISSE
MERCREDI
31 AOUT 1988

Empoisonnement chronique

Une cargaison japonaise, un équipage sud-coréen, un cargo battant pavillon panaméen, et un naufrage au large des côtes portugaises : à première vue, l'histoire est trop ordinaire pour forcer la curiosité de l'opinion. Tout au plus illustrerait-elle quelques thèmes familiers, comme l'internationalisation des échanges, le dynamisme de l'économie nippone, ou les complexités du commerce maritime. Et pourtant...

Pourtant, l'accident du « Reijin » mériterait mieux que de rejoindre simplement les annales des compagnies d'assurances, ou les archives des tribunaux. Par le record surréaliste qu'il établit : jamais, autant de voitures n'auront dû être ainsi rejetées à la mer. Par son coût financier et ses répercussions sur l'image des firmes automobiles touchées. Par ses incidences sur l'environnement marin, qui, aux dires de certains mouvements écologistes, ne seraient pas négligeables.

Sans doute, le naufrage du cargo japonais ne crée-t-il pas de catastrophe. Il n'y aura pas de marée noire au Portugal, comme il y en a eu en Bretagne, en 1978, après l'échouage de l'« Amoco Cadiz », ou onze plus tôt, après le désastre du « Torrey Canyon ». Il n'y a pas non plus de périls graves, comme ceux que risquait de provoquer en août 84 la collision survenue en mer du Nord entre un ferry allemand et le « Mont-Louis », ce bateau français lourd de 450 tonnes d'une substance très toxique.

En réalité, si leurs conséquences ne se comparent pas, ces diverses affaires ne soulèvent pas moins quelques interrogations voisines. Sur le respect des conventions internationales, sur la vulnérabilité de certains bateaux, sur la formation d'équipages souvent sans qualifications ni sécurité sociale. Sur la pollution marine.

Bien sûr, les situations locales diffèrent. Le mal est probablement moins grave au large des côtes atlantiques du Portugal qu'entre l'Angleterre et le continent. « Picadilly Circus » de la mer où circulent tous les jours plus d'un millier de bateaux divers, ou qu'en Méditerranée, où se déversent chaque année 10 milliards de tonnes de déchets domestiques et industriels.

Il n'empêche : si le naufrage du « Reijin » n'annonce pas la lente transformation de l'océan en cloaque, il trahit l'image d'une société désinvolte, et comme condamnée à un empoisonnement insidieux.

J.-F.V.

Plus fort que « le Grand Bleu »

Toyota ouvre un garage par 2 000 mètres de fond

Ubuesque péripétie d'un naufrage industriel : les 5 500 voitures neuves enfermées dans un cargo échoué vont être balancées à la mer. Question d'image de marque et de gros sous.

« Tout corps plongé dans un liquide, s'il n'en ressort pas au bout d'une demi-heure, peut être considéré comme perdu. » Limpide et rationnel.

Au point que les constructeurs japonais d'automobiles, histoire sans doute de conserver leur longueur d'avance sur la concurrence et de briser le mur de l'obscurantisme, ont décidé de mettre en application ces lois post-modernes. Le 26 avril dernier, l'un de leurs navires, le *Reijin*, tout juste sorti des chantiers navals, défie – par une erreur de ballastage – les lois de la flottaison et se couche sur un banc de sable à 300 mètres du rivage de la baie de Porto. Joli coup, pour un voyage inaugural. A son bord, 5 500 automobiles, Toyota pour la plupart, destinées aux marchés français, irlandais et suisse.

Que faire? Après plusieurs semaines d'hésitation, la direction générale de Toyota s'en remet à nos géniaux crétins : tout corps plongé dans un liquide cesse d'être sec. D'après les managers de la firme japonaise, les voitures seront donc supposées mouillées y compris celles (environ la moitié) qui demeurent bien au sec au-dessus de la ligne de flottaison.

Mouillées, donc foutues. Pas question de proposer à la clientèle des bagnoles ramollies façon éponges à roulettes, ce serait se moquer du monde. D'où la décision d'expérimenter le second principe, en grandeur réelle. Depuis le 13 août dernier, une grue installée à grands frais près du navire extrait les Toyota une à une, et les balance sans ménagement dans une barge. Un petit voyage à 40 milles de la côte, et l'on déverse le tout par 2 000 mètres de fond. Succès total : les autos ne remontent pas en surface et, au bout d'une demi-heure, elles sont définitivement considérées comme perdues. Dont acte.

Pour les badauds portugais qui, de la grève, assistent au spectacle les bras ballants, il ne fait aucun doute que l'opération est dirigée par quelque professeur Nimbus psychopathe ou, à tout le moins, débile léger. Quoi? Jeter comme ça à la mer des centaines de voitures aux chromes encore étincelants et dont les « feux de détresse » s'allument parfois d'eux-mêmes lorsque les mâchoires de la grue entament l'acier de leur flanc? De la confiture aux poissons, oui! Tiens, qu'on les leur donne à eux, même un peu humides, elles ne seront pas perdues pour tout le monde.

Chez Toyota ou à la Nippon Yusen Kaisha (NYK), la première compagnie de navigation du monde qui exploitait le *Reijin*, on ne s'embarrasse guère de ces puériles interrogations, et l'on accueille les candides par une fin de non-recevoir. *No comment.* Mais les dirigeants de la UK Mutual Steam Ship Insurance Association, l'assureur des propriétaires du bateau, acceptent, eux d'égrener les justifications officielles de l'opération.

D'abord, la sécurité. Ramenées à terre et cédées à des ferrailleurs, les autos auraient difficilement échappé à un dépeçage en règle, et à une revente en pièces détachées. D'autant que le Portugal ne possède pas d'usine de compression pour voitures en fin de carrière. On comprend dès lors la réticence des constructeurs à laisser se disperser dans la nature des gaines de frein rongées par l'eau de mer ou des pneumatiques à la résistance douteuse. Sans doute. Mais les balais d'essuie-glace, peu altérés par l'humidité, ne peuvent-ils pas, eux, être récupérés sans risque? Et les vitres, et les phares, et les carburateurs?

Si Toyota les a jetés dans l'Océan avec l'eau du bain, c'est en fait – même si ses dirigeants ne l'avouent pas – pour éviter le développement d'un gigantesque marché noir. Absurde, mais pas fou : les ventes de pièces détachées représentent une activité particulièrement juteuse, et il n'est pas question de se couper l'herbe sous le pied en laissant circuler dans toute l'Europe un bric-à-brac de naufrage.

Et puis, il y a l'image de marque. Les Japonais ont-ils sué sang et eau à se ciseler une fantastique réputation de qualité pour tout remettre en question en vendant une poignée de voitures ou de pièces défectueuses? L'idée même les révulse. Mieux vaut, estiment-ils, sacrifier quelques autos en parfait état (celles installées sur les ponts supérieurs) plutôt que de courir le risque de décevoir la clientèle. Lorsqu'on engrange, comme Toyota, la bagatelle de 26 milliards de francs de profit par an (quatre fois plus que Peugeot), c'est le genre de luxe qu'on peut se permettre.

A cela les assurances ajoutent la nécessité de faire vite. L'automne approche à grands pas et, avec lui, les grandes marées d'équinoxe qui peuvent définitivement briser le *Reijin* sur la côte portugaise. Une seconde catastrophe, en somme, que les techniciens souhaitent à tout prix éviter grâce à un plan simplissime : alléger le plus rapidement possible le navire, en le vidant d'une partie de sa cargaison, puis le renflouer et... aller le couler définitivement au large, à plus de 160 milles des côtes. Archimède lui-même n'aurait pas démenti. *« C'est une course contre la montre »*, indique un rapport de la UK Mutual Steam Ship.

Certes. Seulement, le plus rapide, est-ce vraiment le bazardage des voitures à la mer? Certains ingénieurs présents sur le site en doutent, qui regrettent le refus des autorités portugaises de construire une digue entre la plage et l'épave. Ainsi aurait-on pu sortir les Toyota sans se mouiller les pieds... à condition bien sûr d'en retrouver les clés de contact.

Si elle agace les badauds, la solution finalement retenue met aussi en fureur les écologistes ; en particulier l'association Robin des Bois, dont certains militants sont venus occuper le « chantier » il y a quelques jours. Moins au nom de la sauvegarde des voitures, naturellement, que pour celle des fonds marins. De fait, la Convention internationale d'Oslo interdit de rejeter des déchets à la mer à moins de 150 milles des côtes – les Toyota reposeront beaucoup plus près – sauf en cas de « force majeure ». Une clause de détresse derrière laquelle se retranchent aujourd'hui les assurances pour se justifier, et contrer l'humeur morose de certains Etats mauvais coucheurs.

Selon les calculs de Robin des Bois, les 5 500 autos, en plus d'un joli paquet de dollars, représentent 4 054 tonnes d'acier, 289 d'aluminium, 58 de plomb, 173 de caoutchouc. Et encore 579 tonnes de plastique (non biodégradable), 115 de peinture et 28 d'huile de vidange, sans compter le pétrole des réservoirs. De quoi mettre les poissons en appétit.

Philippe ELIAKIM

le marin
23 SEPTEMBRE 1988

Les déchets du Karin B sont vos déchets

Déchets du « Karin B »

Toxiques, mais classiques

L'association « Robin des bois » nous a habitué a des coups spectaculaires ; le dernier étant l'escalade des grues qui, au large de Porto, saisissent les milliers de Toyota sur le « Reijin » avant de les immerger dans une fosse. Cette fois, c'est la position de ce groupe dissident de Greenpeace qui étonne dans l'affaire du « Karin B ». Pour ces écologistes, la cargaison du navire n'est pas si dangereuse que celà et, en tout cas, il est indigne de prendre en otage les marins. Les déchets fort communs peuvent être retraités sans problèmes et « Robin des bois » demande aux pays européens d'adopter une « attitude adulte » en permettant le déchargement. Jacky Bonnemain, responsable du mouvement écologiste raconte l'odyssée du navire.

Parti le 30 juillet de Koko, au Nigéria, le **Karin B**, porte-conteneur allemand, se heurte au rejet unanime et irraisonné de l'Europe qui refuse de voir ses déchets dans le miroir. Selon les informations données par le préfet maritime de Cherbourg, le **Karin B** transporte des résidus de fabrication de peinture et des eaux phénolées.

Tous ces déchets sous produits par le cartel européen de la chimie ont été repris au Nigéria après y avoir été débarqués en 1987.

Ils sont toxiques certes mais classiques et plusieurs pays d'Europe, la France en particulier, sont capables de les stocker et de les incinérer avec un minimum de risques pour l'homme et l'environnement.

En mer et en déroute depuis sept semaines, l'indésirable **Karin B** a été manu militari refoulé des Pays-Bas, de Grande-Bretagne, de France et d'Espagne. Il est aujourd'hui ancré face à Livourne. Ses marins allemands sont sans doute surpris d'apprendre qu'ils sont sur un « bateau maudit », un « cargo toxique », une « poubelle intouchable » ou « pestiférée ».

Anglais inflexibles

Ils doivent être stupéfaits d'apprendre que les écologistes et scientifiques anglais ont félicité leur Premier ministre pour son « attitude inflexible » face à l'invasion du **Karin B** à la fin du mois d'août et déprimés s'ils ont appris que le gouvernement régional de Calabre qualifie l'éventuelle arrivée du **Karin B** à la fin du mois d'août et déprimés s'ils ont appris que le gouvernement régional de Calabre qualifie l'éventuelle arrivée du **Karin B** dans un port du sud de l'Italie « **d'offense à la dignité et aux institutions de ses administrés.** » En effet, au départ de Koko, tout semblait bien parti pour le **Karin B.** Il avait presque des airs de **Goélo** et de **Rose Schiaffino.** Résorber la décharge incontrôlée des déchets toxiques de Koko, c'était un acte de salubrité publique et l'expression concrète du repentir européen.

Après les divagations du **Zanoobia**, le premier ds cargos « maudits », après la mise à jour en Afrique de fûts de déchets européens, l'indignation avait été unanime, partagée par les politiques et les écologistes de tous les pays.

A Strasbourg le 19 mai, le Parlement européen avait condamné « **toute exportation massive de déchets dangereux vers les pays en voie de développement** » et qualifié ces pratiques « **de scandaleuses, immorales et criminelles.** »

Nouvelle morale

A Caracas, le 6 juin, sous l'égide du programme des Nations-Unies pour l'Environnement (PNUE) une conférence internationale sur les mouvements trans-frontières de déchets jette les bases d'une nouvelle morale et d'une culture technique des déchets toxiques.

A Bamako, le 10 août, Brice Lalonde, ministre de l'Environnement, explique « **à nos amis africains** » qu'ils ne seront pas « **livrés pieds et poings liés aux vautours de la société industrielle.** » Pour se mettre à l'unisson de la sérénade mais aussi pour éviter la saisie de ces navires à Lagos, l'Italie décida de rapatrier les déchets entassés à Koko, collectés par un courtier italien et sous produits par l'industrie européenne. Finis la complaisance et les bateaux de l'aller, les fantômes, les tchèques, les pavillons maltais, les armateurs du Pirée, les **Radhost**, les **Makiri**, les **Lynx**, bonjour la rigueur et les bateaux carrés. Le **Karin B**, son pavillon et son équipage ouest-allemands arrivent comme des gages supplémentaires de sérénité.

Battu, le record du « Zanoobia »

Mais voilà, quand le **Karin B** revient en Europe, personne ne veut le regarder en face, sauf les militaires pour l'empêcher de rentrer. Quand le **Karin B** était au large du Havre, tout le monde s'est tu sauf quelques écologistes et quelques responsables du ministère de l'Environnement qui se demandaient bien pourquoi on faisait tant de foin sur des déchets incinérables dans la zone industrielle du Havre ou au port autonome de Limay.

Ouf ! Le gouvernement italien, solennellement réuni, accepta le 2 septembre dans l'après-midi le débarquement des déchets du **Karin B** dans un port italien. Hélas ! Aujourd'hui, les maires des ports italiens interdisent par arrêté l'entrée du navire dans leurs villes. Encore quelques semaines et dans les jeux Olympiques de l'hypocrisie et de l'absurdité, le **Karin B** réussira peut-être à battre le record du **Zanoobia** et de ses marins dont la mise en quarantaine a duré trois mois.

Jacky BONNEMAINS.

LES BÉLOUGAS DU SAINT-LAURENT SONT DÉCIMÉS PAR LA POLLUTION

Bien que chasser la baleine blanche soit interdit dans l'estuaire du Saint-Laurent depuis 1979, la colonie forte de 500 individus n'arrive pas à se développer, au contraire. La survie des bélougas québécois dépend de la création d'un parc marin incluant l'estuaire du Saguenay et le fleuve Saint-Laurent. L'autopsie des bélougas échoués révèle que la concentration en métaux lourds, en résidus de pesticides atteignent parfois des niveaux supérieurs à ceux relevés chez les autres mammifères marins les plus contaminés du globe. Les principales sources de pollution sont connues et identifiées : elles proviennent des rejets industriels atmosphériques et aquatiques des papeteries en particuliers, des déversements d'hydrocarbures et de l'activité agricole.

La pathologie du béluga est elle aussi inédite. Les observateurs disent avoir remarqué des troubles psychiques et du comportement. Le whale-watching, la réduction et la dégradation de l'habitat entraînées par le tourisme et l'immobilier noircissent le tableau. Le plus gros pollueur atmosphérique, l'aluminerie Alcan, vient de débloquer 125.000 dollars pour l'organisation d'un forum international sur l'avenir du bélouga.

"L'avenir seul permettra de savoir, s'il ne s'âgit là que de bonnes stratégies de communication" dit-on au Québec dans les milieux de protection de la nature.

POUR LES FORÊTS TROPICALES

Le JATAN (Réseau japonais pour la protection des forêts tropicales) lance une journée d'action internationale pour sauver la forêt tropicale de Sarawak (Malaisie) le 31 octobre 1988. En effet, les populations locales et leur culture sont menacées par la dévastation de leur habitat. Les japonais sont là encore les acteurs majeurs, (52 % de la consommation mondiale de bois tropicaux dont 90 % en provenance de Malaisie, financement et construction des chantiers, ponts et infrastructures permettant le transport des bois).

Vous pouvez agir en écrivant avant le 31 octobre à l'ambassade du Japon, 7, avenue Hoche, 75008 PARIS (nous faire parvenir une copie de toute correspondance pour retransmission au JATAN), ou téléphoner le 31 octobre au 47.66.02.22, ceci pour souligner votre intérêt pour les forêts de Sarawak et pour soulever des questions aux autorités japonaises. Une pétition est disponible chez Robin des Bois, qui vous l'envoie sur demande.

le marin
5 AOUT 1988

Mer du Nord

Les phoques ont une vie de chien

L'épizootie qui sévit en mer du Nord depuis deux mois a tué 4 500 phoques au Danemark, en Suède, en Norvège, en Allemagne de l'Ouest, aux Pays-Bas. La colonie de Grande-Bretagne commence a être touchée, la colonie islandaise est épargnée. La vague de mortalité a coïncidé avec le déferlement des algues tueuses. Les deux événements témoignent d'un déséquilibre profond de la faune et de la flore de la mer du Nord, mais ne semblent pas liés.

La chasse aux phoques veau marin (phoca vitulina) est interdite dans la Manche et en mer du Nord, depuis 1972 en France,, 1974 en Grande-Bretagne et 1962 en Hollande. Mais, accéder au paradis des espèces protégées n'empêche pas d'être confronté à l'enfer des pollutions et des nuisances même s'il est pavé de bonnes intentions internationales comme les conventions de Londres, de Paris, d'Oslo, et la convention Marpol. Malgré l'arrêt de la chasse, les troupeaux de phoques allemands et danois ont eu une croissance lente, irrégulière et vulnérable. Dans le delta du Rhin, le nombre des phoques est tombé de 800 en 1959, à moins de 20 en 1980 et dans le Waddenzee, au nord de la Hollande, ils ne sont plus que 300 alors qu'en 1977, il y en avait plus d'un millier. Quant aux colonies de l'île de Weight et de la baie de Somme disparues au début du siècle, elles ne se sont pas reconstituées. Les observations faites sur les côtes françaises de la Manche et de l'Atlantique montrent que les individus repérés sont le plus souvent jeunes, erratiques, sans fonction sociale ou reproductrice.

331 000 tonnes de fer, 45 000 t. de zinc, 25 000 t. de manganèse, 14 000 t de plomb, 10 000 t de cuivre, 1 000 t de cadmium, 1 000 t de mercure sont déversés chaque année dans la mer du Nord par les fleuves qui s'y jettent et les émissaires des sites industriels.

En 1987, plus de 100 millions de tonnes de déblais de dragage et de gravats ont été déversés danns les eaux côtières de la mer du Nord, sans parler des rejets accidentels ou opérationnels d'hydrocarbures, des millions de tonnes d'eaux d'égoût, des rejets gazeux des bateaux incinérateurs, des millions de tonnes d'acide sulfurique vomis par l'industrie du dioxide de titane, des effluents radioactifs des usines de La Hague et de Windscale qui, tous, attaquent et dégradent le milieu marin, la flore et la faune.

D'après les chercheurs hollandais et allemands, le système immunitaire des phoques de la mer du Nord est déficient laissant le terrain libre aux mala-

En mer du Nord, au sommet, avec es oiseaux, de la chaîne alimentaire, e phoque veau marin qui se nourrit de poissons, de céphalopodes et de crustacés accumule les micro-polluants qui polluent les eaux côtières en macro-quantité. D'autant que notre veau marin (harbour seal en anglais) affectionne les estuaires ou les deltas des fleuves où les points noirs des pollutions domestiques ou industrielles sont concentrés. A l'autopsie d'un phoque mort en mer du Nord, on a retrouvé 150 poisons susceptibles d'être mortels.

Pour l'avenir de l'espèce, l'effet pathologique le plus grave semble être la baisse de la fécondité, l'augmentation des avortements, la réduction de la longévité, due en particulier aux résidus organochlorés et au PCB, dies infectieuses et aux épidémies fulgurantes.

Tous les jours, les phoques perdent du terrain en mer du Nord, surtout en ce moment.

Alors si l'on ne peut sans doute pas demander aux pêcheurs de prendre moins de poisson – l'amenuisement des ressources est aussi un problème vital pour le phoque – on peut demander aux équipages des navires marchands, même s'il n'y sont pas obligés par la conventiion Marpol, de mettre un point d'honneur à ne pas déverser d'huile de vidange en mer du Nord, cet été... et cet hiver.

Jacky BONNEMAINS

EXCUSEZ-NOUS DE NOUS RÉPÉTER, MAIS LES BALEINES SONT ENCORE MASSACRÉES

La 40e réunion annuelle de la Commission Baleinière Internationale s'est tenue à Auckland en Nouvelle-Zélande, du 30 mai au 3 juin dernier. Les 28 délégations des pays membres ont principalement discuté des permis de chasse scientifique que s'octroient le Japon, la Norvège et l'Islande.

Après l'adoption en 1982 du moratoire sur toute chasse baleinière commerciale, que les principaux pays baleiniers n'ont d'ailleurs pas respecté avant 1987, le Japon, la Norvège et l'Islande profitent d'une faille dans le règlement de la CBI. Depuis deux ans, les nations amies des baleines représentées à la CBI, appuyées des 50 organisations non-gouvernementales qui y siègent, tentent de convaincre les japonais, islandais et norvègiens de cesser le massacre.

Pendant ce temps, grâce à la campagne que nous menons depuis trois ans, le jojoba, dont les graines fournissent une huile qui remplace l'huile de baleine dans tous ses usages, pousse un peu partout, au Sénégal, en Mauritanie, au Mali, à Djibouti, en Algérie, au Maroc, en Espagne, en Crète... Mais il faudra des années avant qu'il n'y ait sur le marché assez de jojoba pour faire concurrence à l'huile de baleine, utilisée en Europe pour les lubrifiants, l'aéronautique, les textiles, les encres d'imprimerie, les cosmétiques, les médicaments, et j'en passe.

En attendant :

- écrivez aux ambassades du Japon, de l'Islande et de la Norvège pour protester contre les permis de chasse baleinière scientifique accordés à leurs ressortissants,
- envoyez copie de ces lettres de protestation à Monsieur le délégué français à la Commission Baleinière Internationale, Ministère de la Mer, 3, place Fontenoy, 75007 Paris et à Robin des Bois,
- évitez d'acheter les 70 médicaments français qui contiennent encore du blanc de baleine, dont l'importation est interdite dans la Communauté Economique Européenne depuis 1982 (liste des médicaments disponible contre une enveloppe timbrée à Robin des Bois),
- faites connaître le jojoba autour de vous, en nous commandant le dossier jojoba ou un flacon d'huile ou des graines.

UN NOUVEAU LIVRE SUR LES BALEINES

Les amoureux des baleines ont de la chance. En 1986, Robert Laffont a édité l'ouvrage le plus complet et le plus beau qui soit sur **La Planète des Baleines,** par Jacques-Yves Cousteau et Yves Paccalet. En 1987, c'est Galimard qui inaugure sa fameuse collection "Découverte" avec **Vie et mort des baleines** de Yves Cohat.

La cuvée baleine 88 : **Les Baleines** de Heathcote Williams. Ce livre, traduit de l'anglais, comprend deux parties. La première est une longue célébration poétique qui nous apprend l'histoire et le vie des baleines. C'est l'évocation tout en finesse d'une perception nouvelle, sensorielle du monde des baleines, d'une reconnaissance de leur don à faire de la vie une fête perpétuelle.

La deuxième est une compilation d'extraits d'ouvrages, de rapports et d'article sur les mammifères marins, depuis 1625 à nos jours. Elle permet de saisir de façon intense et globale le drame de la baleine devenue vile marchandise.

LA BALEINE, de Heathcote Williams
Editions Aubier - 140 FF
en vente chez Robin des Bois