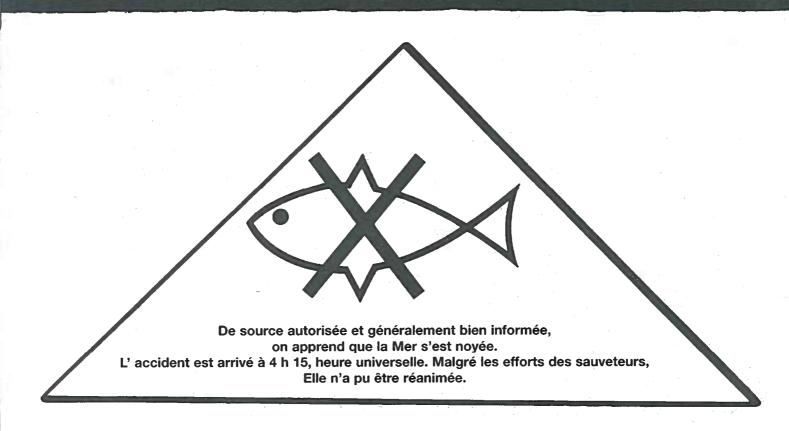
ROBIN DES BOIS
ASSOCIATION DE PROTECTION DE
L'HOMME ET DE L'ENVIRONNEMENT
15, RUE FERDINAND DUVAL
75004 PARIS
TEL. 01.48.04.09.36





LA FLESHE



Overseas Bacteria Shipping Lines Les poissons volants Le brise-glace Alexandre Nikitine Lénine, le bateau maudit La dérive du paradis blance Les baleines entre harpons et torchères Eaux troubles en Mer-Adélie Le pavillon noir le les de la Discorde Coke en stock Les armées sous-marines Deux naufrages annoncés De Plouézoc'h à Hong-Kong Les mégaports, tueurs d'estuaires Les baleines chlorées A l'abordage Le Crédit Maritime met les thons en rouge La mort d'un petit port Le rayonnement de la Morbihannaise de Navigation De l'amiante dans la mer

SOMMAIRE p.4 p. 24 + p. 22 p. 6 p. 9 p.16 p.12 p. 26 p. 23

Eaux de ballast: eaux stockées dans les citernes à ballast des cargos. Elles servent à corriger l'équilibre du bateau au fur et à mesure des chargements et décharge ments. Les eaux de ballast sont pompées ou refoulées par les cargos en arrivant au port ou en le quittant. A vide, un minéralier de taille standard à besoin d'environ 50.000 tonnes d'eau de ballast pour naviguer en sécurité.

O.M.I: Organisation Maritime Internationale. Placée sous la tutelle des Nations-Unies, elle a pour mission de réglementer le trafic maritime en particulier dans le domaine de la sécurité et de la prévention des pollutions.

Mille: unité de longueur utilisée en navigation et fixée par convention à 1852 mètres.

Noeud: unité de vitesse utilisée en navigation et correspondant à 1 mille par heure.

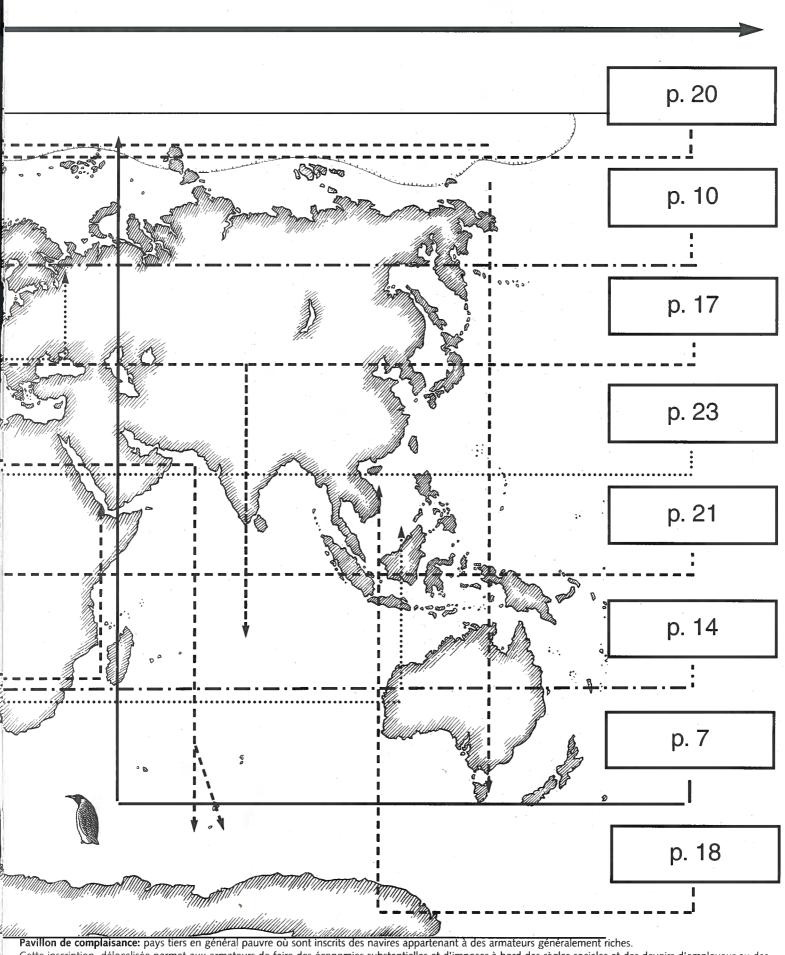
Biocénose: communauté d'espèces animales et végétales rassemblées dans la même unité de lieu, dans le cas particulier les citernes à ballast.

Vibrion: bacille en l'occurrence porteur du choléra et du botulisme et transportable dans les eaux de ballast ou par les boues de dragage.

Halieutique: se dit des ressources marines qui font l'objet d'un effort de pêche.

C.B.I: Commission Baleinière Internationale. Elle a pour objectif de garantir la pérennité des baleines, en tant que ressources pour les générations futures.

Smolt: saumon juvénile.



Cette inscription délocalisée permet aux armateurs de faire des économies substantielles et d'imposer à bord des règles sociales et des devoirs d'employeur au dessous des normes en vigueur dans les pays à forte représentation syndicale.

Nodules polymétalliques: concrétions minérales de la taille d'une pomme de terre gisant au fond des océans profonds et répartis en champs de nodules. Ils sont riches en cuivre, en nickel, en cobalt et manganèse.

Vases, boues, déblais de dragage: sédiments pollués par les activités industrielles, les rejets agricoles et urbains, s'accumulant dans le lit des fleuves et les bassins portuaires. Les boues de dragage sont des déchets orphelins par excellence.

Dragage: action d'extraire les vases à l'aide de différentes techniques mises en oeuvre la plupart du temps par des navires spécialisés, les dragues ou dragueuses. Officiellement, les dragages sont effectués pour des raisons de sécurité nautique.

Clapage: action de déverser les boues de dragages en mer, le plus souvent avec des navires spécialisés (barge ou marie-salope). Le clapage est une immersion. Il peut aussi être réalisé par l'intermédiaire d'une canalisation mobile.

Hub à conteneurs: plate-forme logistique portuaire où les porte-conteneurs transocéaniques et les porte-conteneurs de cabotage bénéficient de postes, quais et services appropriés.

Overseas Bacteria Shipping Lines

Il y fait nuit, une chaleur moite et une température morbide, supérieure à l'eau de mer et inférieure aux locaux techniques et d'habitation des navires. Dans cette flotte coupée de la mer et du ciel, pataugent des diatomées, des dinoflagellés, des bernacles, des copépodes, des polychètes, des mollusques, des œufs et des larves de crabes, de crevettes et de poissons, des bactéries et des vibrions, des hydrocarbures et des toxiques chimiques. Toute la biocénose planctonique et les cortèges parasites des eaux portuaires du monde entier. Il n'y a pas de port propre, mais il y a des ports plus sales que les autres et dans tous les ports de commerce du monde, les cargos, porte-conteneurs, minéraliers et pétroliers vidangent leurs citernes à ballast ou les remplissent.

Ballastages, déballastages sont indispensables au commerce mondial. Il s'agit de corriger par la gestion de l'eau pompée dans les ports et répartie dans différentes citernes, les variations de poids subies par le navire après le chargement ou le déchargement des marchandises, et de lui assurer au cours de son cabotage ou de ses parcours transatlantiques une assiette, une stabilité, une manœuvrabilité et une sécurité optimales. Les erreurs de ballastage peuvent être fatales. Les chiffres sont géants: un minéralier qui vient chercher du manganèse en Australie relâche dans le port de chargement 50.000 tonnes d'eaux troubles pompées par exemple dans les bassins confinés du port de Shanghai ou de Tokyo qui ne sont pas réputés pour leur excellente qualité chimique ou bactériologique. L'Australie estime à 50 millions de tonnes par an le volume d'eaux de ballast exogènes rejetées sur son littoral.

Depuis 1990, une étoile de mer d'origine japonaise transportée dans les eaux de ballast par des cargos japonais arrivant à vide dans le port de Hobart en Tasmanie, a détruit en quelques mois les écosystèmes locaux et ruiné les pêcheries locales de coquillages. «Elles bouffent n'importe quoi, les vers, les mollusques et même les crabes» constatent les biologistes marins. Sans prédateurs, et délivrée de ses régulateurs indigènes - des parasites spécifiques qui la rendent stérile - Asteria Amurensis prolifère en Tasmanie et rebondit en Australie: elle y est devenue depuis 1995 la hantise des pêcheurs de coquilles Saint-Jacques.

La moule zébrée originaire de la mer Noire et de la mer Caspienne a colonisé les grands lacs canadiens et américains à commencer par le lac Érié. 50 par m² en 1988, 700.000 par m² un an plus tard. Superposées en agglomérats de plus de 40 cm d'épaisseur, elles se régalent de planctons indispensables à la croissance des poissons juvéniles. Compétitrices incommensurables, elles nuisent au tourisme, à la pêche professionnelle, aux activités industrielles consommatrices d'eaux de refroidissement. Les économistes américains évaluent en l'an 2000 le coût des nuisances à environ 4 milliards de dollars. Seuls les canards plongeurs attirés par cette nouvelle ressource en tirent profit. L'apparition de micro-algues toxiques de la famille des dino-

flagellés en rade de Toulon, dans l'estuaire de la Gironde, le bassin d'Arcachon et dans la rade de Brest est attribuée par les observateurs d'IFREMER aux déballastages de cargos venus d'Asie.

De même, l'éruption du choléra réapparu au Pérou en été 1991 aurait été déclenchée et surtout dispersée à une rapidité foudroyante par des planctons infectés transférés dans les eaux péruviennes par le déballastage d'un cargo et bénéficiant à l'arrivée de conditions climatiques favorables. En novembre 1991, des vibrions du choléra étaient détectés dans les eaux de ballast de cargos arrivant aux États-Unis après avoir touché l'Amérique du Sud. En Australie encore, des clostridium potentiellement vecteurs du botulisme ont été découverts dans les sédiments des citernes à ballast d'un navire norvégien venu de Singapour et antérieurement de la Méditerranée. Certains auteurs n'hésitent pas à parler de biotopes des eaux de ballast et à considérer que les eaux de ballast sont le facteur dominant de la pollution des estuaires.

Les ripostes s'organisent, ponctuelles et protectionnistes. Depuis février 1990, les services vétérinaires australiens exigent de tout bateau transocéanique des documents prouvant que le port d'origine est libre de dinoflagellés toxiques, ou que les ballastages n'ont pas été réalisés dans des estuaires ou des zones confinées ou pendant les éclosions de planctons toxiques. «The Great Lakes Ballast Water Control Guidelines» mises en œuvre par le Canada et les États unis s'efforcent d'améliorer la qualité des eaux de ballast et d'en contrôler le volume à l'entrée et dans la traversée des Grands Lacs. Les États unis mettent en place une législation spécifique sur l'introduction des eaux de ballast dans leur domaine maritime territorial, assortie de sanctions à l'égard des armateurs récalcitrants.

L'Organisation Maritime Internationale basée à Londres envisage avec sa lenteur habituelle d'introduire une annexe sur les eaux de ballast à la Convention Internationale sur la prévention des pollutions marines par les navires (MAR-POL).

En France, les nuisances des eaux de ballast importées ou exportées ne font pas l'objet de recherche ni de contrôle. Elles font l'objet de constat, comme ce procès verbal d'arrivée du crabe à pinces poilues qui n'a rien à voir avec le crabe aux pinces d'or. Il grouille par tonnes dans l'estuaire de la Gironde. Ce petit fouisseur de 2 cm remue les vases et participe à la dispersion des polluants dans les parcs à huîtres. Il vient du Pacifique et a été repéré pour la première fois à la Rochelle en 1994.

Pourtant la France a ratifié le nouveau droit de la Mer. L'article 196 engage les États signataires «à prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changement considérables et nuisibles».

Les poissons volants

En 1960, les journaux de vulgarisation scientifique considéraient comme imminente l'autoroute fluviale européenne, consacrée «grande opération chirurgicale de la planète» qui reliera Bordeaux à l'Oural via l'Allemagne, la Hongrie, la Tchécoslovaquie. «Tout un gigantesque ensemble de digues, de canaux et de mers artificielles contraignant les fleuves d'Europe à mêler leurs eaux».

Et sur cette artère trans-européenne volaient des vaisseaux lumineux, la Flecha de Oriente construite par un chantier naval Italien pionnier et le sister-ship d'un bolide russe sillonnant la mer Caspienne à 75 km/h et dont on a appris 15 ans plus tard qu'il s'était fracassé et perdu corps et biens. Aujourd'hui, le mythe est en renouveau. La nouvelle vague des N.G.V (Navires à Grande Vitesse) est en cours de construction ou en phase de rodage.

Les articles des journaux d'aujourd'hui sont tout aussi optimistes que ceux d'hier. Les N.G.V. sont des lynx, des panthères, des chats sauvages, des Ferrari de la mer. L'idée des compagnies est simple. Il s'agit en allant 3 fois plus vite de faire 3 fois plus de voyages de transporter 3 fois plus de passagers et de gagner 3 fois plus de fric avec 3 fois moins d'équipage.

Les designers mettent au point des Formule 1 et des assistants de carrossiers automobiles sont promus concepteurs du fabuleux marché des ferries rapides. De sécurité en mer, il n'est pratiquement pas question dans les revues et forum professionnels.

Les N.G.V. sont pour l'essentiel en entrée de service sur les îles britanniques et en Méditerranée, mais leur utilisation va s'étendre sur la plupart des liaisons assurées par des ferries classiques. Ils sont plus de 80 en construction dans le monde et s'implantent en Asie, en Amérique du Sud, en Baltique. Les problèmes techniques émergent.

Le Pegasus One, conçu pour un trafic Grêce-Italie se retrouve cet été suite aux défaillances de son armateur sur le marché de l'Europe du Nord et dessert pour le compte de la Stena Line la traversée Dieppe - Newhaven. Après 10 jours de service, sa coque est percée suite à un accostage apparemment normal. L'acier spécial trempé s'est fissuré juste au dessus de la ligne de flottaison. Conçu pour transporter 600 passagers, 173 voitures et 7 cars à 70 km/h, le Pegasus One selon son constructeur remplissait par tous temps toutes les conditions de sécurité et de confort. Il s'avère qu'au-dessus de force 6 les traversées du Pegasus One étaient dangereuses et la Stena Line invoquant des raisons de «fiabilité» vient de suspendre son exploitation.

Le Corsaire 6000, exploité pendant quelques semaines en 1995 entre St Malo et les îles Anglo-Normandes a finalement mis le cap (embarqué sur un cargo) sur Tahiti où il devrait desservir Mooréa à partir de Papeete. Plusieurs ennuis de stabilité et de motorisation avaient amené Émeraude Lines à renoncer à l'acquisition (73 millions de francs) de ce prototype de 66 m capable, sur papier, de transporter 400 passagers et 42 voitures à 40 nœuds préfigurant le «Concorde flottant»



développé par les chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire. Emeraude Lines a remplacé en 1996 le Corsaire 6000 par le Solidor III, T.G.V. des Îles qui, arrivé le 6 juin de son chantier norvégien, est entré en fonction le 8, avec la bénédiction de sa marraine l'épouse de M. le ministre des Transports. L'exploitation du Solidor III est jugée encourageante par Emeraude Lines qui cependant ne se sépare pas du Solidor II «en attendant que son successeur fasse ses preuves».

Le *Traviata*, un autre N.G.V. tout neuf assurant la liaison Jersey-Granville, s'est vu retiré fin août ses certificats de navigation après plusieurs pannes de motorisation, 3 pannes sèches et des pertes de manœuvrabilité.

Le *Procida*, un car ferry rapide italien, a chaviré en juin 1996, en sortant de Naples : 4 morts, 15 blessés. Cet été encore, le *Sea Cat Norge*, un ferry rapide en service depuis 2 jours, a été immobilisé par les autorités de contrôle du port de Göteborg (Suède) pour insuffisance de moyens anti-incendie.

Alors que le Stena Explorer est en exploitation depuis quelques mois, équipé de turbines de Boeing, filant à 75 km/h avec 1500 passagers, 375 voitures ou 100 voitures et 50 camions, des voix s'élèvent et s'inquiètent de l'absence de prise en compte des risques de collisions des Navires à Grande Vitesse avec d'autres navires sur zone, et de l'incapacité des équipages très réduits (10 à 13 marins pour 1500 passagers) à lutter contre les incendies ou à procéder à des évacuations d'urgence en cas de naufrage ou d'avarie.

Les équipages des N.G.V. sont unanimes à considérer que les équipes d'assistance et de maintenance à terre ne sont pas à la hauteur des vérifications et des réparations à effectuer après chaque rotation. Y a-t-il encore des chaloupes de sauvetage sur les N.G.V., et qui décidera ou non de les faire partir cet hiver dans la Manche ou la Baltique par vent de force 8 ou 9 alors que les ferries classiques seront vendus, désarmés ou indisponibles ?

Le brise-glace Alexandre Nikitine

Alexandre Nikitine a 43 ans. Jusqu'en 1985, il avait rang de capitaine de la marine militaire russe. De 1985 à 1992, il a été détaché au Ministère russe des Affaires Etrangères, au département de la Sûreté Nucléaire. En 1992, il a démissionné de ses fonctions. Depuis 1995, il travaillait au sein du bureau russe de l'association norvégienne Bellona qui consacre une partie de ses efforts à la protection de l'environnement arctique, de la baie de Mourmansk et des mers adjacentes.

Le port de Mourmansk est le siège de la Mourmansk Shipping Compagny. La MSC gère 8 brise-glace, un porteconteneurs à propulsion nucléaire et 5 bateaux de servitude (Imandra - Lotta- Serebryanka - Volodarsky et Lepse) servant au stockage ou à l'immersion des combustibles irradiés et des déchets radioactifs liquides. La base de la MSC, Atomflot, est située à 3 Km du centre de Mourmansk (1 million d'habitants).

Octobre 1992 - Boris Eltsine demande à une commission officielle présidée par son conseiller en environnement

Alexis Jablokov de mener des investigations sur les immersions de déchets radioactifs dans la baie de Mourmansk, la mer de Barents et la mer de Kara dans l'océan Glacial Arctique.

Printemps 1993 - la commission confirme 17 réacteurs aue de sousnucléaires marins et de brise-glace ont été immergés au large de Mourmansk avec plusieurs milliers de conteneurs remplis de déchets solides de faible et movenne activité. Les immersions ont

Lucien BARNIER l'océan glacial Arctique a désormais trouve son maitre...

Grâce au "Lénine"

ticle 64 A du code pénal russe, il est passible d'une peine de prison de 10 à 15 ans ou de la peine de mort.

Avril 1996 - Robin des Bois occupe le beaupré du navire école soviétique le Sedov, port d'attache Mourmansk appartenant à la Mourmansk Shipping Company. Le Sedov fait une escale de courtoisie à Cherbourg, dans le cadre d'un rapprochement entre Mourmansk et Cherbourg, deux ports militaires marqués par la décadence des armées et la gestion catastrophique des ex-sous-marins nucléaires. «Liberté pour Nikitine» clamait la banderole paisible de Robin des Bois, paisible, mais inexpugnablement installée

CONCU et construit en trois ans et dix mois seulement, le « Lénine », que j'ai vu naître, à Léningrad, en 1957, est unanimement considéré dans les milieux spécialistes de l'énergie atomique, comme une réussite sensationnelle. Ses deux qualités majeures sont la souplesse et la sobriété. Pour obtenir cette souplesse, on a couplé les réacteurs atomiques avec les moteurs électriques, si blen que les arbres des hélices ne sont pas attaqués brutalement au cours des nombreuses manœuvres de la navigation en champs de glace. Quant à la sobriété de ce navire, elle est pratiquement sans égale, puisqu'il ne consomme par jour que l'équivalent de deux dés à coudre de combustible nucléaire. Est-ce à dire que l'Arctique a désormais trouvé son maître

et que le farouche Océan soit définitivement vaincu? Hélas! il semble bien que pour terrasser ce colosse, il faudra beaucoup d'adversaires de la taille du « Lénine ». Ce navire ne servira pas seulement à ouvrir des chenaux parmi les glaces, il remplira également la fonction d'un laboratoire mobile, permettant aux savants de travailler au déchiffrement des mystères de l'Arctique. En arrière-fond des diverses missions du « Lénine », il y a cette grande aventure de la mise en exploitation des immensités sibériennes s'étendant au-delà du cercle polaire. C'est un problème extrêmement important pour l'Union Soviétique dont le huitième du territoire se trouve précisément au Nord de ce cercle polaire.

sur un bateau russe, donc une partie du territoire russe, devant 10.000 personnes défilent sur le quai de France. Juin1996 - En contact avec Brice Lalonde et avec Bellona, Robin des Bois diffuse au sein de la Commission Baleinière Internationale un communiqué de presse stigmatisant l'incar-

cération d'Alexandre Nikitine.

Août 1996 - Amnesty International considère Alexandre Nikitine comme un prisonnier politique.

Septembre1996 - Le F.S.B. reproche à Alexandre Nikitine d'avoir accédé illégalement à des informations classifiées. Les charges retenues contre Alexandre Nikitine sont sans fondement. Il a démissionné de ses charges de capitaine de la marine russe en 1992. Les plus hautes autorités de l'Étatrusse lui ont ensuite demandé de participer officiellement aux recherches en Arctique. Son interpellation tardive quelques jours avant la publication par Bellona d'un rapport sur la Flotte russe du Nord, rapport auquel Alexandre Nikitine a collaboré, est liée aux résurgences nationalistes et communistes qui ont animé la campagne présidentielle russe. Toutes les informations du rapport «The russian Northern Fleet» proviennent d'une compilation minutieuse de la presse spécialisée internationale et russe. Les 90 références citées en annexe du rapport signent un formidable travail de documentation à partir de sources ouvertes et autorisées. Passé au crible de la police secrète russe, Robin des Bois serait un espion.

eu lieu jusqu'en 1992 en infraction aux conventions internationales (London Dumping Convention) à une profondeur movenne de 50 mètres. 6 sites d'immersion ont été officiellement utilisés dont 2 à quelques milles du littoral entre Mourmansk et Gremikha. Entre 1967 et 1978, au moins 12 cargos ayant servi au stockage et au transport de produits radioactifs y ont été coulés. Des fragments de combustibles irradiés ont été retrouvés sur une plage au sud de la Nouvelle-Zemble.

Été 1993 - une expédition scientifique officielle russo-norvégienne effectue des relevés de radioactivité dans l'eau et les sédiments des mers de Barents et de Kara, à l'exception notable d'un des plus dangereux sites d'immersion, la baie d'Abrosimov. Le rapport russo-norvégien conclut que «la contribution des immersions de matériaux radioactifs à la contamination artificielle de la mer de Kara est encore faible et confinée à des secteurs localisés». L'équipe russe était dirigée par Alexandre Nikitine.

Février 1996 - Alexandre Nikitine est interpellé à Saint Petersbourg. Il est soupçonné par le FSB (ex KGB) de haute trahison pour avoir divulgué des secrets d'État. Selon l'ar-

Lénine, le bateau maudit

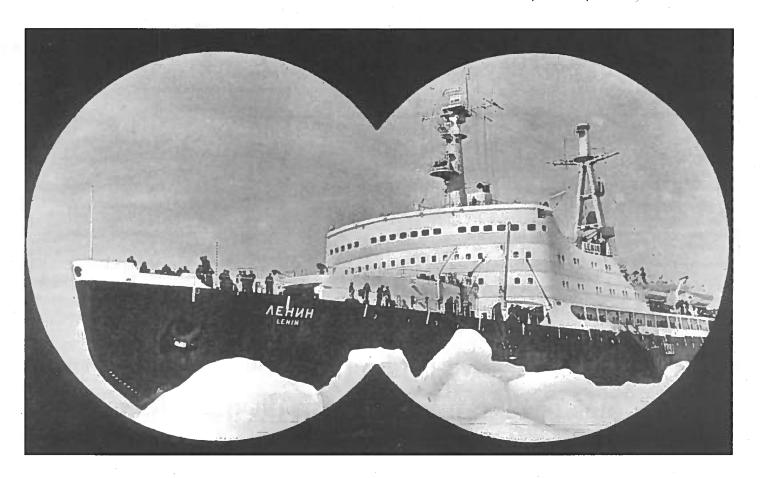
Sur un quai de l'oubli de l'Atomflot à 3 km du centre de Mourmansk, le *Lénine* attend et irradie.

Huit ans après son lancement en 1961, des accidents majeurs dans les circuits de refroidissement des trois réacteurs nucléaires embarqués provoquaient, selon «Janes's Fighting Ships», la mort de 30 marins et obligeait à la décontamination et à la remotorisation du navire. Après un remorquage épique dans la mer de Kara, les 3 réacteurs furent immergés par 40 mètres de fond dans la baie de Tsivolka, en même temps que 60 % des combustibles irradiés, les 30 % restant sont toujours stockés à Mourmansk dans le Lepse, un des bateau dédiés par Atomflot aux rotations dans la mer de Kara où les déchets étaient immergés. Le stockage des combustibles du Lénine pose aujourd'hui d'énormes problèmes de sécurité. Endommagés par un début de fusion, les barreaux d'uranium sont en quelque sorte dénudés. Le pont du Lepse a été recouvert d'une chape de ciment. Le Lepse, dont la charge radioactive globale est estimée à 750.000 curies, pose un des problèmes des plus aigus dans le domaine des déchets radioactifs. Il a été construit en 1936. Il est à quai, près du Lénine.

La dérive du paradis blanc

Quatre cents mille autochtones vivent sur le littoral circumpolaire arctique. L'océan Glacial Arctique est le plus petit océan de la terre. Il couvre environ 14 millions de km², soit 1/8ème de l'océan Indien. La banquise permanente couvre 8 millions de km². C'est une mer continentale aux limites clairement définies. Parfois qualifié de «Méditerranée froide», l'océan Glacial Arctique est ouvert sur l'Atlantique qui lui transmet sa chaleur (et ses pollutions) par l'intermédiaire des courants norvégiens, tandis que l'ouverture sur le Pacifique à travers le détroit de Béring est beaucoup plus réduite.

L' Arctique est délimité par le cercle polaire (66° parallèle). Les océanographes peuvent ainsi définir l'océan Glacial Arctique comme étant situé au nord de l'isotherme de 10°C en juillet, température mesurée à la surface de la mer. Les huit pays arctiques sont la Russie (plus de la moitié du littoral), le Canada, le Danemark (Groenland), la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Suède et les États unis. L'Arctique est caractérisé par des températures négatives (jusqu'à -40° et vent de 80 km/h), de faibles précipitations, une stratification de l'atmosphère et un rayonnement solaire limité. Les glaces marines arctiques constituent un régulateur du climat mondial. La production planctonique est globalement faible mais les brassages de masses d'eaux saisonniers et localisés conduisent en été à des explosions de zooplanctons et rassemblent oiseaux, capelans, églefins, plies, morues, ours polaires et mammifères marins. 10% du poisson débarqué dans le monde chaque année provient de l'océan Glacial...



Les conflits de pêche y sont de plus en plus fréquents. Il ne représente que 1 à 2% de l'océan mondial, mais reçoit 10% des apports fluviatiles mondiaux chargés des polluants chimiques, radioactifs et agricoles des grands bassins industriels et miniers canadien, américain et russe.

L'Arctique est maintenant un Eldorado industriel et un pôle militaire stratégique qui attire les tensions et les intérêts multinationaux. Les opérations minières, gazières, pétrolières, militaires, touristiques, de génie civil, de transports maritimes et terrestres, la pêche industrielle, se développent à une vitesse record, perturbent, détruisent ou modifient les zones de nourrissage, de reproduction et de naissance des espèces polaires. L'homme ne retraite pas ses déchets en Arctique, il les jette. Les industriels bénéficient du manque de réglementation et de l'absence de contrôle tandis que les polluants bénéficient des conditions climatiques favorables à leur stabilité et leur accumulation. 340 sites contaminés sont recensés aux Etats-Unis, au Groenland et en Norvège.

Pôle stratégique, l'Arctique s'est fait envahir par les bases militaires, les avions radars et les avions de chasse, les brise-glace, les sous-marins nucléaires. La frénésie militaire s'est sophistiquée mais le gros de l'intendance et de la maintenance est resté sur place. En 1985, le Canada a entrepris une campagne de nettoyage des bases militaires et des sites de recherche abandonnés : 7.200 kg de liquides souillés aux PCB ont été évacués.

Les activités minières (aluminium, nickel, charbon, cuivre, zinc, cobalt, or) ont des impacts physiques, chimiques, sonores, sismiques et sont sources d'émissions atmosphériques. Les stériles et les déchets chargés en métaux lourds, en cyanure, en toluène, en arsenic et en acides utilisés pour la concentration des minerais sont déversés dans l'eau douce, la banquise, et l'océan. Après la fermeture des mines, aucune mesure n'est prise, voire pire: le Danemark a immergé 400.000 tonnes de stériles contenant 0,85% de zinc et 2, 7 % de cuivre dans un fjord à la fermeture de la mine de Maarmorilik.

Les exploitations d'hydrocarbures et de gaz, qu'elles soient sur terre ou offshore, induisent des pollutions marines et atmosphériques (2,1 millions de tonnes de dioxyde de soufre sont rejetées par an par le complexe de Norilsk). En Russie, les accidents de tankers et d'oléoducs ou les déraillements sont routiniers et sources de pollutions majeures des rivières, du littoral et des ports des côtes russes arctiques. Sur la banquise et dans l'océan Glacial Arctique, les hydrocarbures consécutifs aux pollutions chroniques ou accidentelles sont persistants et bioaccumulables. D'après l'AMAP (Arctic Monitoring and Assessment Programme) -un forum de scientifiques impliqués dans les recherches polaires-, les effets avérés et potentiels des hydrocarbures sur l'écosystème deviennent un problème majeur. L'Arctique est une ressource stratégique : il produit plus de pétrole que le Koweit, et Prudhoe Bay (mer de Beaufort) produit 25% du pétrole brut destiné aux Etats-Unis.

L'industrie forestière - coupe et fabrication de la pâte à papier - est principalement implantée sur le territoire russe dans les complexes d'Arkhangelsk, de Mourmansk et de Komi. Elle produit un bouquet de produits toxiques. La région

d'Arkhangelsk est plus polluée par les dioxines que les grandes zones industrielles européennes.

Les dragages s'intensifient. Le Canada a immergé entre 1979 et 1986, 18 millions de tonnes de matériaux de dragage, la Norvège immerge environ 92.000 tonnes de boues de dragage par an. En fin de cycle, les cargos et les dragueuses sont parfois immergés (7 navires pour le Danemark en 1994).

Aux polluants issus des exploitations arctiques s'ajoutent ceux charriés par les grands courants atmosphériques et marins qui y convergent. Durant l'hiver, 60% des pollutions atmosphériques de la Russie intérieure sont transportés en Arctique et 40% des pollutions atmosphériques d'Europe et d'Amérique. Cette concentration des pollutions atmosphériques contribue à la formation du smog arctique, brouillard de création humaine composé de soufre, de composés organiques, de plomb, de vanadium, de mercure, de dioxyde de carbone, de méthane, de pesticides chlorés et organophosphorés.

La ruée continue. Des mines d'or vont ouvrir dans l'extrême nord du Canada et en Suède.Le gisement de nickel de la baie de Voisey dans le Labrador découvert il y a un an et qui «pèse» 13% de la consommation mondiale de nickel, sera exploité par la compagnie canadienne Inco, chargée des «négociations» avec les amérindiens dont le territoire est précisément sur l'emprise de la mine.

Du gaz a été découvert par la compagnie pétrolière danoise Nunaoil, au Groenland, à 150 km à l'ouest de Nuuk, la capitale. Deux nouveaux champs offshore vont s'ouvrir en Russie en mer de Barents (1998) et en mer de Kara (2006).

En conséquence le trafic polaire maritime est promis à un grand avenir, pour l'essentiel axé sur les matières dangereuses: gaz et hydrocarbures. Aujourd'hui le plus gros des cargos arctiques a une capacité de 16.000 tonnes. Demain les bateaux moyens auront une capacité de 50.000 tonnes. Bien que la cartographie nautique soit lacunaire et que les moyens de sauvetage et de remorquage soient inexistants, l'océan Glacial Arctique n'est pas considéré par l'OMI comme une zone spéciale où les rejets en mer des déchets ou des huiles de soute provenant des navires sont interdits. Un code de la navigation dans l'océan Glacial Arctique est envisagé. Il est d'autant plus urgent que les conditions de navigation y sont extrêmes, dans l'obscurité, le brouillard et parmi les icebergs et les récifs.Les sables et graviers nécessaires à la construction des îles et des ports artificiels sont prélevés en mer infligeant ainsi des perturbations mécaniques au milieu marin. La route maritime du Nord-Est, réservée à la marine russe entre 1917 et 1991, se transforme petit à petit en autoroute, susceptible de véhiculer, via les eaux de ballast, des espèces exotiques et des

Si l'Antarctique est consacré patrimoine commun de l'humanité, l'Arctique est géré comme une décharge privée.

Transtour affrète en été un bateau ukrainien, le *Chota Roustavelli*, pour des croisières dans l'océan Glacial Arctique. En 1996, 110 passagers ont signé une pétition pour protester contre le rejet en mer de la totalité des déchets produits à bord et demander leur débarquement à terre lors des escales, comme le prévoit la législation. Transtour s'en balance.

Ecrivez à Transtour, 49 avenue de l'Opéra 75002 Paris.

Les baleines entre harpons et torchères

Face à ces déferlements industriels et militaires, les baleines de l'hémisphère Nord sont menacées. L'Arctique est leur lieu de convergence et leur zone de nourrissage. Les teneurs en mercure concentrées dans les tissus des baleines arctiques dépassent les seuils fixés par l'Organisation Mondiale pour la Santé, mais l'état sanitaire des Inuits dont 40% des aliments proviennent des mammifères marins inquiète aussi peu que celui des baleines.

L'effondrement des stocks de poissons, de crustacés arctiques, la réduction de la production planctonique amenuisent les ressources alimentaires. L'effort de pêche que doit maintenant accomplir une baleine de l'hémisphère Nord lors de sa migration jusqu'en Arctique induit des signes d'épuisement, des adaptations de comportement et des retards de croissance. De plus, 400 baleines arctiques sont tuées chaque année par des communautés aborigènes placées sous la tutelle du Danemark, de la Russie, des États unis et du Canada, dont des baleines franches noires, espèce considérée comme en voie d'extinction dès le milieu du siècle. Le groupe de baleines franches de la baie d'Hudson fait aussi l'objet d'une prédation. Le Canada, non membre de la CBI (Commission Baleinière Internationale), a été prié de donner des précisions sur le déclin de la population ainsi que sur la diminution du poids des adultes moyens. En coulisses, un trafic de viande avec le Japon a été évoqué. La Norvège délivre des permis de capture de rorqual de Minke au-delà du cercle polaire arctique.

A la CBI de 1994, réunie au Mexique, qui a voté la création d'un sanctuaire dans l'océan Antarctique, Robin des Bois a lancé le sanctuaire dans l'océan Arctique, un pavé dans la mare. «Vous allez avoir du mal, car là-haut, il y a des poids lourds» nous déclarait un délégué suisse, résumant en quelques mots la difficulté du sujet. Les deux objectifs du sanctuaire sont d'une part de prévenir tout retour de la chasse baleinière commerciale et d'interdire toute chasse locale qui ne serait pas étayée par des besoins alimentaires et culturels et d'autre part, d'intégrer à l'inéluctable développement industriel arctique des mesures de précaution et de protection envers les baleines.

Neuf espèces de baleines sont placées sous la responsabilité de la CBI: baleine franche du Groenland, baleine franche noire, baleine bleue, rorqual commun, rorqual de Minke, baleine à bosse, rorqual boréal, baleine grise, cachalot.

A Dublin en 1995, les baleines en Arctique sortaient de l'ombre grâce aux efforts de la France et des Pays-Bas. Une résolution appelant au développement des recherches non létales sur les baleines arctiques échouait de très peu, à cause des coups de boutoir des danois et des russes et des manœuvres norvégiennes.

A Aberdeen en 1996, l'opposition au sanctuaire baleinier en Arctique était beaucoup plus structurée. Tous les États riverains ressentent comme une ingérence dans leurs affaires privées toute initiative exogène.

Malgré le sinistre «nous nous opposerons aux recherches arctiques dans le cadre de la CBI» du délégué russe en réponse à une relance française, une résolution portant sur l'impact des menaces environnementales, sur les baleines en général et en particulier en Arctique, a finalement été acceptée. Merci à l'Autriche qui en a pris l'initiative. La délégation française qui avait reçu des instructions très strictes -pas de vagues et pas de dépenses- était embarrassée: «je ne peux pas réclamer à tue-tête des recherches en Arctique, on n'a pas un sou pour les financer» soupirait M. Stefanini, diplomate du Quai d'Orsay. La culture polaire de la France est en train de s'effondrer. Le Comité Scientifique de la CBI met en place un groupe de recherches arctiques; de quoi rassurer le scientifique russe du Murmansk Marine Biological Institute dont nous tairons le nom de peur qu'il subisse le sort d'Alexandre Nikitine: «les résultats des expéditions annuelles dans l'océan Arctique, et en particulier dans les hautes latitudes, montre la nécessité de créer une zone de protection en Arctique». Les pays riverains de l'Arctique sont très méfiants envers les recherches scientifiques internationales, y compris sur les baleines. Dans l'océan Glacial Arctique, les baleines de l'hémisphère Nord vont faire de la politique.

Eaux troubles en Mer-Adélie

Le rapport annuel de la Cour des Comptes souligne les erreurs de l'État français en Terre-Adélie, sur le littoral antarctique et l'échec total des installations aéroportuaires à proximité immédiate de la base permanente Dumont-d'Urville. Elle attribue la gabegie à «une méconnaissance des contraintes réelles qui, au cas particulier, auraient dû conduire à éviter une dépense inconsidérée». En réalité, les ministres concernés, M. Hernu pour la Défense, Lemoine et Henri Emmanuelli pour les DOM-TOM, étaient tout à fait informés de l'instabilité des lieux, notamment après une mission scientifique d'ingénieurs des Ponts et Chaussées réalisée pendant l'été austral 1983: «L'action de la mer a été sous-estimée. Un phénomène de coulée d'enrochements sur le talus de la digue a été constaté en l'absence de houle apparente importante. Ces effondrements de la digue-piste seraient imputables à la houle profonde qui se produit après les jours de forte tempête au large, alors que la surface de la mer paraît lisse et calme».

En janvier 1994, la piste sur laquelle jamais aucun avion n'a atterri, s'effondre dans un paysage désolé : l'archipel a été rasé, les pétrels géants, les damiers du Cap et les fulmars antarctique ont fui. Le Traité de l'Antarctique a été violé puisque de nombreux manchots-Adélie ont été exterminés au moment des dynamitages et qu'une des oasis ornithologiques de l'Antarctique a été détruite.

La marche forcée du chantier était dirigée par un pool obscur composé de l'amiral Pieri, ex- commandant de la Force Océanique Stratégique et préfet des Terres Australes et Antarctiques Françaises, de Paul-Emile Victor, destructeur en chef, et du Ministère de la Défense. Aussi obscur que le courrier de Mr Hernu envoyé à l'automne 1984 à Greenpeace à propos des lles Kerguelen dans l'océan austral : «S'il y avait un projet de transférer le site d'expérimentation nucléaire de Mururoa à Kerguelen, je le saurais». Un démenti qui peut être interprété comme une confirmation. A cette époque, la fragilité des atolls de Mururoa et de Fangataufa incitait la Direction des Applications Militaires du CEA à trouver une alternative.

Le pavillon noir

Une capitale en ruines, 800.000 réfugiés en Guinée et en Côte-d'Ivoire, une industrie détruite, les campagnes livrées depuis 1990 aux 60.000 combattants de cinq factions rivales, le Libéria reste en dépit de tout la deuxième flotte maritime mondiale. Une fiction cynique révélatrice de la déréglementation des transports que permettent les «pavillons de complaisance».

Si l'on se fie aux données brutes de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) le port de Monrovia devrait être un haut lieu de l'activité navale. 1595 bateaux y sont enregistrés, dont 468 pétroliers géants, 122 chimiquiers, 67 méthaniers, 64 minéraliers, 112 porte-conteneurs, 423 vraquiers, 126 cargos, 61 cargos frigorifiques, 59 voituriers et 32 paquebots. Pourtant aucun de ces navires n'a jamais touché Monrovia, et la plupart des compagnies d'assurances maritimes conseillent d'éviter la région face à l'augmentation des actes de piraterie depuis le début de la guerre civile. Comment un État dirigé par cinq «seigneurs de la guerre» responsables de 150.000 morts en six ans, un pays ravitaillé par l'aide humanitaire internationale, soumis aux rackets de milices incontrôlables, peut-il être à la tête de la plus grande flotte de pétroliers au monde?

Le Libéria a été la première république d'Afrique, fondée en 1847 par des esclaves américains affranchis. Toujours très lié aux États unis, il fut une importante base aéronavale pendant la seconde guerre mondiale, le port de Monrovia étant construit par les Américains en 1944. En 1948 le pavillon -ou registre- de complaisance libérien est créé par un groupe d'avocats new-yorkais afin de minimiser les taxes, d'échapper aux règles de sécurité américaines et d'employer des marins du tiers-monde à faibles salaires, sans cotisations sociales. Il sera le premier -et le modèle- des pavillons de complaisance. Les compagnies pétrolières Chevron, Mobil, Texaco, s'empressent de faire passer leurs plus grosses unités dans ce paradis.

C'est une société américaine, International Registries, Inc. qui édicte les règles de sécurité et enregistre les bateaux depuis New-York. Le responsable de la sécurité maritime du Libéria est un cadre de la compagnie. Les frais d'enregistrement et les taxes sont payables auprès d'une autre société, basée au Libéria, toutes deux étant rattachées à USLICO Corp., holding fourre-tout particulièrement opaque dont le siège est en Virginie. Parmi les multiples filiales d'USLICO Corp. dans les paradis fiscaux des Iles Caïmans, du Luxembourg ou des Indes Occidentales, on remarque une discrète représentation en Suisse, des compagnies d'assurances et une banque libériennes, ainsi que plusieurs adresses à Panama et dans les Iles Marshall. USLICO est en effet également gestionnaire du pavillon de complaisance des Iles Marshall, autre État satellite des USA, situé dans le Pacifiques sud

Le groupe USLICO retient 20% des taxes initiales et de la taxe annuelle sur le tonnage, le solde -estimé à 20 millions de dollars US en 1994- étant reversé à l'État libérien. Ces revenus représentent 90% du budget de l'État depuis le début de

la guerre civile et l'effondrement des exportations officielles d'acier, de bois tropical, de caoutchouc et de café. La banque centrale du Libéria étant fermée depuis cinq ans, sa réouverture ajournée en 1996 par manque d'accord entre les cinq «seigneurs de la guerre» tous vice-présidents du Conseil d'État, on se demande où atterrit l'argent du pavillon libérien. La population du pays, elle, n'en voit que la couleur acier des baïonnettes.

Souvent cité par les milieux maritimes comme exemple de pavillon de complaisance de qualité en matière de sécurité, le Libéria est aussi réputé pour ses catastrophes navales. En nombre de naufrages, collisions, accidents et immobilisations de bateaux sous-normes il arrive certes après ses concurrents Panama, Chypre ou Malte, spécialistes des flottes de rafiots de taille moyenne. Mais Monrovia joue dans une classe supérieure: les très grosses marées noires. On doit ainsi au sérieux des normes de sécurité garanties par International Registries, les naufrages du Torrey Canyon (123.000 t de brut sur les plages anglaises et françaises en 1967), de l'Amoco Cadiz (230.000 t en 78 sur la côte bretonne), du Braer (85.000 t perdues en 93 au large des îles Shetland), du Sea Empress (72.000 t répandues dans les criques et sur les rochers du sud Pays de Galles en février 96). Quant aux explosions et incendies, le Libéria est également en pointe: le 3 avril 80 deux pétroliers géants de 239.000 t explosent et coulent le même jour, le Albahaa B. au large de la Tanzanie, le Mycène au large de la Sierra Leone. En 89 le chimiquier Maasgusar explose près de Tokyo, ses 23 marins périssent. En 92 cinq marins sont portés disparus après l'explosion et l'incendie du pétrolier Abt-Summer. Dernier exemple puisé dans une liste copieuse d'accidents: le 22 juillet 80 le pétrolier Energy Concentration (215.000 t) casse en deux lors de son déchargement à Rotterdam. La pollution est maîtrisée mais la qualité des «contrôles» du pavillon est sérieusement noircie.

Il faudra pourtant attendre 1996 et le désastre du Sea Empress pour voir International Registries Inc. se soucier de son image de marque. Le Libéria étant candidat au poste de membre du Conseil Exécutif de l'O.M.I. en 97, les certifications demandées pour l'enregistrement d'un bateau ont été renforcées. Mais tout ceci n'est que paperasse, le sérieux des visites initiales de sécurité n'est pas assuré, et les contrôles de maintenance sont effectués par des organismes de certification de second ordre ou liés à USLICO Corp. Les armateurs de pétroliers et d'unités géantes auront toujours un faible pour Monrovia : inspections peu contraignantes et taxes minimes le rendent irrésistible. A 40 cents la tonne (2 FF), plus le bateau est gros plus on économise. En comparaison les coûts d'enregistrement en Europe ou aux Etats-Unis sont 50 à 300 % plus cher.

A ce tarif, le Libéria peut bien sombrer, la flotte de Monrovia restera une affaire en or pour les financiers d'USLICO.



Le pavillon noir

Sources

Le Marin; Ouest France; Lloyd's List; Le Télégramme de Brest; Le Monde; Paris Normandie; La revue maritime; Documentation Robin des Bois; Marine Pollution Bulletin; IFREMER; Qualité de l'environnement et productions animales (Ministère de l'agriculture. 1989). Dossier «Dragage, la marée des déchets»(Robin des Bois. 1995). Dossiers «Un sanctuaire en Arctique» (Robin des Bois. 1995 et 1996). Rapport annuel de la Cour des Comptes (1996). Service d'Information et de Relations Publiques des Armées. Archives Départementales de Bastia. Report of the Independent Review of Radioactive Waste in the North East Atlantic (Ministry of Agriculture Fisheries and Food 1984) Survey of the Beaufort's Dyke Explosives Disposal Site (Scottish Office Agriculture and Fisheries Department. Janvier 1996). Far Eastern Economic Review. China and the exploitation of deep seabed polymetallic nodules. Wang Zhixiong. Marine Policy. 1991. Who owns whom? 1996. ITF News. Consulat du Liberia-Bureau des Affaires Maritimes Londres. Organisation Maritime Internationale (OMI). Commission Baleinière Internationale (CBI). Transocean Disposal of Coastal Marine Organisms (Carlton. Woods Hole Océanographic Institution). National Ballast Waters Symposium (Nouvelle Zélande). Third Ministerial Conference of the Protection of the Arctic Marine Environment (PAME).1996. Ocean Rescue 2000. Australia. Notes d'informations de l'OCDE. Emerging Problems in the Caostal Zone for the Twenty-First Century (Edward D. Goldberg- Marine Pollution Bulletin, vol.31).

Li Peng à Concarneau

Le 13 avril 1996, quand M. Li Peng était en France, accompagné pas-à-pas par le Comité «Li Peng, on n'oublie pas Tian Anmen», Robin des Bois s'en est allé du côté de Concarneau.

En effet le Lia Yu Leng 4 venait d'y arriver en provenance d'Afrique, avec du thon réfrigéré par un «système à l'ancienne». Sa vétusté, sa coque rouillée et cabossée, les nombreuses couches de peinture fraîche et cache-misère désignaient le Liao Yu Leng 4 à l'attention des inspecteurs de la sécurité des Affaires Maritimes chargés dans le cadre d'un protocole d'accord européen signé en 1982 (Mémorandum de Paris) de vérifier la conformité des navires aux prescriptions de l'OMI. Les bateaux sous-normes sont dangereux pour l'équipage, le trafic maritime, l'environnement portuaire et marin.

Robin des Bois a débaptisé le *Liao Yu Leng 4* en *Li Peng I -* ce qui a modérément réjoui le commissaire politique du bord - et réclamé à cors et à cris une inspection technique. Une belle journée d'occupation du territoire chinois, cette fois.

Le lendemain, les Affaires Maritimes montent à bord, et sans faire une visite approfondie, mettent à jour l'absence d'équipements de sauvetage, de rations de survie et de documents de navigation. Le temps de se refaire une petite santé, le Li Peng I est resté 10 jours supplémentaires à Concarneau. Une visite complémentaire des douaniers se terminait par une saisie de plusieurs dizaines de pièces d'ivoire d'origine africaine. L'équipage du Li Peng I était en mer depuis 11 mois.

Îles de la Discorde

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer est entrée en vigueur en novembre 1994 et a été ratifiée par la France en septembre 1996. La notion de Zone Économique Exclusive (ZEE) introduite par les articles 55 et suivants permet aux États signataires de se partager l'exploitation économique de 35 % de l'océan mondial. Certains pays signataires ou non signataires de la Convention de Montégo Bay aimeraient que la Z.E.E. ne soit pas inférieure à 400 milles au-delà des lignes de base des mers dites territoriales. Elle est aujourd'hui de 200 milles. Les États-archipels peuvent désigner et réglementer les voies de circulation maritime et aérienne (article 53). C'est pourquoi la Chine effectue aujourd'hui des recherches géologiques pour démontrer qu'elle n'est pas un continent mais un archipel. Une manière de faire régner l'ordre dans le sud-est asiatique. Planter un drapeau sur un rocher c'est désormais s'approprier un pouvoir de police sur plusieurs milliers de km2, en surface, en hauteur et en profondeur.

Îles Hanish

Une guerre déclenchée par la construction d'un complexe touristique: ce scénario a été joué l'année dernière par le Yémen et l'Erythrée. Les îles Hanish sont inhabitées. Grande Hanish, Petite Hanish et Djebel Zukur sont posées à l'entrée de la mer Rouge. Seuls les aigles pêcheurs, les tortues marines, les cormorans et les gazelles en étaient les indigènes. Mais un groupe d'investisseurs -parmi lesquels des sources bien informées détectent le Marineland d'Antibes, Nouvelles Frontières et des capitaux italiens- s'est mis en tête d'exploiter le «capital touristique» de ces îles désertes. Un programme hôtelier est mis en chantier en juillet 95 sur la Grande Hanish. Sans complexes, Nouvelles Frontières vante «ce lieu de prédilection pour les tortues pendant les périodes de ponte» pour y vendre de la plongée sous-marine. Le projet est soutenu par le Yémen, qui affirme ainsi ses prétentions territoriales sur l'archipel et ses 54.000 km² de Z.E.E. Les eaux sont très poissonneuses et la position est stratégique, contrôlant tout le trafic de la mer Rouge par le détroit de Bab Al-Mandeb. Mais l'Erythrée, indépendante depuis 1993, s'affirme héritière des possessions italiennes, son ancien colonisateur. En fait, le Traité de Lausanne en 1923 n'avait pu trancher entre les revendications anglaise, yéménite et italienne. Pour Asmara, la construction de l'hôtel est une provocation et l'arrivée en août d'une petite garnison yéménite chargée de «protéger les travaux» est perçue comme un casus belli. L'Erythrée attaque la Grande Hanish en novembre 1995. Les combats font une centaine de morts, le Yémen est repoussé. Faute de moyens militaires le conflit en reste là: l'Erythrée a une marine de guerre mais pas d'aviation, le Yémen le contraire... Pressés par les autres États de la région, les belligérants font appel à la France -qui maintient 4.500 hommes à Djibouti- pour stabiliser la situation. Aux termes du compromis signé le 3 octobre 1996, la France est chargée de la surveillance des îles Hanish en attendant une décision de la Cour Internationale de Justice. C'est à ce titre qu'un Mirage-IV relevé de ses missions nucléaires survole maintenant la région. Nouvelles Frontières n'a pas renoncé à son exclusivité sur le site. Dans son catalogue de 1996/97, le vendeur de voyages, toujours gourmand de produits d'appel, s'extasie : «Les îles d'Hanish et de Zukur offrent un aquarium idéal pour l'amateur du monde du silence!»

Îles des phoques moines

En 1996, la Grèce et la Turquie ont failli déclencher une nouvelle guerre en Europe en se disputant la propriété en mer Égée de l'îlot Imia (pour les grecs) ou Kardac (pour les turcs), composé de deux rochers totalisant 500 m²... Les événements se sont cristallisés en janvier lorsque le maire de Kalymnos, île voisine, décide de planter le drapeau grec sur Imia/Kardac. Situé à 4,5 milles de la côte turque, ce bout de terre hellène n'a réellement d'intérêt que pour les phoques moines qui le colonisent. Mais les nationalistes des deux bords en font une affaire d'honneur. Le 28 janvier, un groupe de «journalistes» turcs atterrit sur l'îlot en hélicoptère et remplace le pavillon grec par celui d'Ankara. Le lendemain la Grèce envoie des marins restaurer sa souveraineté sur les cailloux et y laisse deux sentinelles. Dans la nuit des commandos turcs investissent le rocher voisin. L'affaire s'envenime, avec déploiement des marines de guerre et des forces aériennes, jusqu'à l'intervention des américains qui calment le jeu entre leurs deux alliés. Bref, des manœuvres grotesques et sans victimes, mais révélatrices du conflit somnolent en mer Égée. La Turquie exige que le statut de 1000 îlots attribués à la Grèce en 1922 et 1933 soit renégocié. La Grèce ne veut pas en entendre parler. Ces micro-territoires insulaires lui permettent de revendiguer 70 % de la mer Egée.

Île Clipperton

La souveraineté française s'exerce sur un atoll de 6 km² dans l'océan Pacifique à 700 milles au large du Mexique.Des marins français y mirent le pied en 1711. L'îlot Clipperton, perdu et inhospitalier pour l'homme, est une niche inespérée pour les éléphants de mer, les otaries, les tortues marines, les milliers d'oiseaux de mer qui trouvent là l'unique terre ferme à plus de 1.000 km à la ronde. Îlot corallien inhabité, son lagon est défendu par une barre redoutable et les pullulations de crabes rouges achèvent, avec les vents violents, de rendre l'atoli inhospitalier pour les hommes. Pourtant une vieille polémique oppose la France et le Mexique pour la possession de cet atoll et surtout de ses 425.000 km² de Z.E.E. Clipperton est au centre des routes migratoires de plusieurs espèces de thon, et aussi du plus grand gisement connu de nodules polymétalliques. Afin d'attester pleinement ses droits sur la Z.E.E. de Clipperton, la France est membre fondatrice de l'IATTC (Inter American Tropical Tuna Commission), et fidèle à la doctrine du marquage des territoires -la souveraineté doit être non seulement affirmée mais aussi pratiquée- les stratèges voudraient y ouvrir un port intérieur et/ou une piste d'atterrissage. Clipperton, ou île de la Passion, n'est pas qu'un tas de guano.



Îles Spratleys

La tension est toujours vive en mer de Chine du Sud-Est autour des 600 îles, îlots et rochers réunis sous l'appellation «Iles Spratleys». Quand les marines de guerre de huit pays asiatiques croisent et s'intimident dans la zone, ce sont les pêcheurs et l'environnement qui en font les frais. Les premiers sont pris pour cible, arrêtés, battus ou emprisonnés, tandis que les ressources naturelles sont dégradées, pillées et polluées. La Chine occupe 9 îles, les Philippines 8, le Vietnam 25, Taiwan 1, la Malaisie 8. Les différentes garnisons sont accusées de pêcher aux explosifs, de tirer sur les tortues marines, sur les oiseaux, et de piller les nids. Car le désœuvrement est total sur ces îlots perdus, certains si bas sur l'eau que les soldats pataugent à marée haute. Plusieurs îles sont défigurées par des blockhaus d'artillerie, deux d'entre elles sont munies de pistes d'atterrissage, d'autres de radars, de stocks de munitions, de bunkers d'observation. Pour les États environnants, les enjeux sont stratégiques: des ressources halieutiques considérables (7 millions de tonnes de poisson par an), du pétrole et du gaz offshore et le contrôle de la route maritime majeure du commerce asiatique. Plus de 200 bateaux croisent journellement au large, 4.000 pétroliers par an entre les détroits indonésiens et le Japon.

La Chine mène clairement et calmement une doctrine d'expansion territoriale. Dans ce cadre, elle a déposé auprès de l'Autorité internationale et du Tribunal International du droit de la mer des conclusions scientifiques préliminaires et des garanties techniques et financières visant à la prospection et à l'exploitation des nodules polymétalliques au fond de l'océan Pacifique.

Îles Anglo-Normandes

Entre pêcheurs français et guernesiais la concurrence est de nouveau âpre autour des îles de Guernesey, d'Aurigny et de Sercq. Le 12 septembre 1996, le Baillage de Guernesey a dénoncé les accords de pêche négociés en 1994 avec la France, s'élevant contre «l'arrogance et la provocation» des équipages normands et bretons. De leur côté, les français accusent Saint-Peter-Port de vouloir les évincer. Crabes, araignées, homards, coquilles Saint-Jacques, olivettes, praires, pétoncles, soles, dorades grises, raies, maquereaux sont les principales richesses, mais les stocks s'amenuisent. Dans les eaux litigieuses dites «Etac du Sark», «box de la Hague», «zone du haricot» et «zone des Roches Douvres», les manœuvres de pêche sont de plus en plus difficiles. Près de 500 bateaux français, guernesiais et anglais fréquentent la zone, dont une centaine régulièrement. On se pique les casiers, on empêche les guernesiais de débarquer leurs prises à Cherbourg, des français «kidnappent» les contrôleurs des pêches guernesiais montés à leur bord, le tribunal de Saint-Peter-Port assomme d'amendes exorbitantes les patrons de chalutiers français pris dans leurs eaux. Guernesey est en première ligne pour réclamer des droits de pêche dans les eaux françaises en échange de l'accès aux zones de son baillage, Jersey cherche plutôt à accroître ses eaux territoriales. A Saint-Peter-Port, à Cherbourg, Carteret, Granville, Port-en-Bessin, à Roscoff, Saint-Malo, Paimpol ou Saint-Brieuc, la fin d'année s'annonce tourmentée. L'impuissance des gouvernements anglais et français à régler ces querelles d'accès est assez marrante à observer. Pour le moment.

loppe à bord du navire réguliè-

rement affecté à la desserte de

l'Afrique occidentale et un

stock important de réfrigéra-

teurs, de matériel hi-fi, de

caisses de bière, de pièces de

voiture, de chaussures est

entreposé dans des locaux

réservés. Un dégazage dans le

rail d'Ouessant suscite des tra-

casseries de l'administration

française. Dans le sens Afrique-

Europe du Nord, le MC Ruby

ne revient pas à vide. En plus

des grumes de bois tropical, de

panneaux de contre-plaqué,

des sacs de cacao et des conte-

neurs vides, le coefficient de

remplissage par les passagers

clandestins est élevé. En deux

ans le MC Ruby a transporté

23 passagers clandestins. 14

ont été débarqués clandestine-

ment ou officiellement dans

des ports d'Europe du Nord.

Cette fréquentation assidue du

MC Ruby soulève l'hypothèse

d'une filière organisée de pas-

sagers pas tout à fait clandes-

tins s'acquittant d'un droit de

passage mais cette hypothèse

n'a pas été évoquée, ni pen-

dant l'instruction, ni pendant le

Ils étaient accusés d'avoir tué et jeté en mer huit passagers clandestins en une ou deux nuits de novembre 1992, quelque part au large du Portugal; dans le fracas d'un cargo filant aussi vite qu'il pouvait dans la mer noire entre Takoradi (Ghana) et le Havre (France). Après trois ans d'instruction, ils ont été jugés à Rouen au cours de quatre semaines d'un procès dramatique. Le 9 décembre 1995, à quatre heures du matin, quatre exécutants ont été condamnés à 20 ans de réclusion criminelle, le commandant et le second dont c'était le premier embarquement à cette fonction ont été condamnés à la réclusion perpétuelle. Ils sont tous ukrainiens. La foudre de la justice tombée des plafonds d'or fin de la Cour d'Assises du Palais de Justice normanḋ s'est arrêtée à la tête de l'équipage. L'armateur, un des poids lourds du shipping mondial basé à Monaco s'en sort indemne, presque avec la compassion due aux victimes. Il n'aura même pas à payer les dommages et intérêts aux familles des disparus. Suivi pas à pas par Robin des Bois, ce roman fleuve dont bien des méandres restent inconnus a jeté un éclairage feutré et cruel sur le transport maritime international haut de gamme.

Le commandant du MC Ruby n'a pas de bol. A la mi-août 1992, il devait rejoindre le MC Pearl, en partance dans le port de Singapour et y exercer pendant sept mois sa fonction suprême. Pour s'envoler à Singapour, les marins ont dû se faire 2.000 km en autocar, avec un chauffeur unique, des pannes et des embrouilles. La route est longue entre Odessa et Moscou via Kiev. Le bus arrive 30 minutes avant le décollage. L'avion de

doit quitter Anvers le lendemain à 15 heures. Comme à chaque relève d'équipage organisée par l'Employeur, les passations de pouvoir entre les commandants et les échanges d'informations entre officiers se font dans la pagaille. Tout va mal à bord du MC Ruby, la situation à bord est ingérable et menaçante. Et c'est justement pour cela qu'une partie de l'équipage est remplacée avant le terme du contrat de travail: un trafic parallèle se déve-

L'Employeur fulmine. Il faut revenir à la case départ en train pour le commandant, comme ils veulent pour les autres, mais à leurs frais. L'option envisagée est de rejoindre le MC Pearl quelques semaines plus tard, en Afrique du Sud. Le commandant connaît bien le MC Pearl. Pendant l'hiver 1991, de Dubaï Dunkerque, en passant par l'Amérique du Sud et l'Afrique occidentale au gré des contrats d'affrètement signés par l'Employeur, il y avait été confronté à des pannes de moteur qu'un inspecteur technique de l'Employeur assisté d'un expert indien tentaient de résoudre en route ou dans les ports. C'est seulement à Dunkerque que le compartiment moteur sera révisé au cours d'une escale technique de huit jours, après

cinq mois de galères méca-

niques. Quelques

semaines après le rendez-

Singapour est raté.

Des clandestins invisibles

200 à 250 passagers clandestins reçoivent chaque année un accueil glacial dans le port du Havre. Les zones d'attente qui devaient être construites dans la perspective de la Convention de Shengen n'ont pas été construites. Le Directeur Départemental du Contrôle de l'Immigration et de la Lutte contre l'Emploi des Clandestins de Seine-Maritime a comme directive d'empêcher le débarquement des passagers clandestins et de laisser l'équipage en tête à tête avec un problème insoluble. Dans la nuit du 12 au 13 septembre 1996, deux passagers clandes tins marocains qui venaient de se voir signifier par le commandant d'un céréalier grec l'impossibilité légale de descendre du bord à Rouen se sont jetés dans la Seine L'un d'entre eux s'est noyé. Un troisième passager clandestin, mineur, a fait une tentative de suicide dans la cuisine du cargo grec. Bien que les faits soient inter venus sur le territoire français, du moins en ce qui concerne la noyade, la Parquet de Rouen a refusé d'ouvrir une information judiciaire. Il y a entre 1992 et l'enquête sur les huit passagers clandestins jetés par dessus le MC Ruby en haute mer et 1996, une régression de la justice française. La Convention Internationale sur les Passagers Clandestins en date du 10 octobre 1957 n'a pas été ratifiée par la France Elle entrera en vigueur 6 mois après la dixième ratification. En 28 ans, seulement six pays l'ont ratifiée. Elle engage la responsabilité des pays du pavillon qui peuvent se voir obliger d'accueillir les personnes montées clandestinement sur les navires. Une mauvaise affaire pour les pavillons de complaisance.

M. le ministre des Affaires Étrangères écrivait à Robin des Bois en mars 1996. Après avoir expliqué que la convention spécifique ne tient pas compte des règles nationales concernant l'immigration et qu'elle n'engage pas assez la responsabilité financière du pays d'embarquement, il assure qu'une réflexion susceptible de dégager à relativement court terme un certain nombre de solution à ce problème a été entreprise dans le cadre de l'OMI (Organisation Maritime Internationale). «Le ministère dont j'ai la charge est déterminé à apporter à ce travail une contribution majeure, s'agissant d'une question dont les graves implications humaines et morales ne m'ont nullement échappé»

Mais, les faits empirent. Les flux augmentent en provenance des pays d'Afrique occidentale, laminés par les guerre civiles et d'Algérie.

«Désormais, nous faisons garder nos bateaux par des sociétés de gardiennage qu participent aux frais d'hébergement et de rapatriement si des clandestins arrivent à monter à bord. Mais le problème des clandestins c'est aussi des problèmes de cohabitation et de sécurité pour le bateau et pour l'équipage. En Europe, il y a encore un ou deux pays où c'est plus facile de débarquer ceux qui sont passés malgré tout à travers les mailles du filet. Mais il ne faut pas trop dire lesquels, sinon la porte va se fermer» déclare un expert de la compagnie Delmas, la plus grande compagnie maritime française particulièrement implantée en Afrique.

> procès. Certains semblent avoir été, au moins pendant une partie du voyage, libres de leurs mouvements, d'autres ont été séguestrés dont le comportement était considéré par le commandant comme susceptible de mettre en danger la sécurité de l'équipage, dans des citernes à ballast, le magasin du bosco à l'avant du navire, des locaux de maintenance ou la chambre froide «débranchée», précise l'un des inculpés, dans un sursaut d'humanité. Toutes ces informations, le com-

vous manqué de Singapour, le commandant reçoit de l'Employeur l'ordre de rejoindre Anvers avec une dizaine de marins et d'officiers pour relever partiellement l'équipage d'un autre bateau de l'Employeur, le MC Ruby. Repartis en catastrophe d'Odessa et à leurs frais avec toutefois des billets d'avion Moscou-Saint-Petersbourg, Amsterdam-Anvers en poche, ils arrivent dans la soirée du 23 septembre 1392 sur le MC Ruby qui

La Flèche hiver 96



stock

mandant ne les découvrira en détail que plus tard, dans le golfe de Gascogne, quand il a le temps de lire «les paperasses» du bord.

Bien sûr, il y a des problèmes de moteur. Avant de quitter Anvers, le MC Ruby doit rester une demi-journée au dock. Malgré les réparations, «on est parti presqu'à l'heure» se souvient le commandant, trois ans après. Mais le moteur tournait toujours sur trois pattes et la vitesse contractuelle de 14 noeuds ne pouvait pas être respectée. A plusieurs reprises l'Employeur a envoyé des télex enjoignant le commandant d'aller plus vite. Entre Anvers et Douala, le bricolage continue; il y a eu deux prises de feu dans la salle des machines, le générateur principal tombe en panne ainsi que l'enregistreur de cap. Le MC Ruby est arrivé à Douala avec 24 heures de retard. Un envoyé spécial de l'Employeur arrive en cours d'escale et s'installe à bord. Il est désagréablement impressionné par le volume du «business» de l'équipage et par le temps consacré en discussions très vives avec les policiers venus négocier le débarquement des matériels de contrebande et les douaniers venus négocier les «cadeaux». Les transactions sont d'autant plus difficiles que les autorités camerounaises ne trouvent pas à bord leurs fournisseurs habituels. «A Douala, j'ai essayé de mettre fin à ces pratiques mais les autres m'ont conseillé d'arrêter sinon on allait se retrouver avec un couteau dans le dos» raconte le second du MC Ruby. Quant à l'envoyé spécial de l'Employeur, il concède que le business est toléré mais seulement en dehors des heures de travail.

A Takoradi l'escale est plus calme. Un nouvel émissaire de l'Employeur est sur place pour accélérer la manutention. Jours et nuits, 90 dockers ont réparti 5.000 tonnes de cacao dans les cales traitées à l'insecticide par les chimistes locaux «avec des réservoirs sur le dos». Après cinq jours, le *MC Ruby* est prêt à partir. Les consignes sont claires et écrites. Une fouille minutieuse doit être entreprise, avant le départ. 88 points à vérifier, elle prend entre deux et trois heures. Les consignes sont formelles surtout depuis que le débarquement officiel à Brème de six passagers clandestins refusés au Havre a coûté environ 200.000 dollars. L'Employeur multiplie les mises en garde, les menaces de «sac à terre», et les brimades à bord dont des rationnements en vivres et en eau. Les consignes sont formelles mais les ordres le sont encore plus. Il n'y a pas de temps à perdre, le *MC Ruby* est attendu au Havre pour le 5 novembre.

Alors que le chargement se termine, le pilote est déjà à bord à 13 heures. Un officier de la sécurité du port atteste qu'il n'y a pas de problème. Les dockers, il les connaît tous, ils sont tous sortis. La fouille minutieuse se fera en mer. L'envoyé spécial de l'Employeur est d'accord. Dernier port avant le retour en Europe, Takoradi est connu comme port d'embarquement préférentiel des passagers clandestins d' Afrique occidentale. Le MC Ruby quitte Takoradi à 15 heures le 23 octobre.

Six jours après, neuf passagers clandestins sont découverts à 500 milles au large du Portugal. L'ensemble de l'équipage est informé par «radio coursives».

Il a été établi que huit d'entre eux dans des circonstances confuses ont été tués par balles, ou frappés à coup de barre de fer et jetés par dessus bord. L'identité partielle des victimes dont les corps n'ont pas été recherchés ou retrouvés relève du témoignage du survivant de l'équipée, un docker de Takoradi qui

jouait les rôles de coordinateur, de porte parole et de comptable du groupe d'immigrants.

A l'aube du 6 novembre 1992, quelques heures après l'arrivée du *MC Ruby* au Havre, il sautait sur les quais et après une course éperdue dans la zone portuaire déclenchait l'action de la police et de la justice. A peu près à la même heure, l'envoyé spécial de l'Employeur quittait le bord et la France. Dans le cadre de cette affaire, plus personne de l'a jamais revu.

Quinze jours après, le MC Ruby a quitté le port du Havre.

L'Employeur

Au sommet de la pyramide, il y a le groupe Vlasov. C'est un des géants de l'armement mondial, particulièrement implanté dans le ship-management c'est à dire dans la gestion d'unités appartenant à des tiers. En propre ou en gestion, le groupe Vlasov installé à Monaco depuis 1963 est responsable d'environ 200 navires. Le poids économique de l'armateur monégasque est considérable. En 1988, il a commandé un paquebot au chantier de l'Atlantique à Saint-Nazaire et les bateaux du groupe Vlasov apportent une part significative de trafic aux ports et aux chantiers français de réparation navale.

V.Ships est la filiale du groupe Vlasov spécialisée dans la gestion des navires. Ses bureaux sont à Monaco et à Chypre. V.Ships à besoin d'environ 5.000 marins en majorité de Pologne, d'Inde, des Philippines et d'Ukraine. Dés 1990 V.Ships s'est associé avec Black Sea Shipping Compagny (BLASCO) au sein de la VLASCO pour développer le recrutement parmi le gisement de marins ukrainiens mis sur le marché après le démantèlement de la flotte marchande soviétique. En 1991, ces marins ukrainiens étaient couverts d'éloge par la direction de la Vlasco mettant en avant leurs enthousiasme à la tâche et leur sens quasi militaire de la discipline

La Vlasco a crée sous le nom d'Argo une filiale spécialisée dans le recrutement et la livraison d'équipages complets aux armateurs mondiaux. La V.Ships a crée en 1989 un fonds d'investissement sur le marché américain, sous le nom de MC Shipping, soumis au droit libérien. Les fonds levés parmi des compagnies d'assurance ou des associations de médecins américains ont permis l'achat de dix cargos polyvalents capables de charger du vrac ou des conteneurs. La valeur de cette flotte est estimée à 63 millions de dollars.

Le *MC Ruby* rebaptisé le *CMBT Eagle* fait toujours partie du capital de la MC Shipping. Au moment de l'affaire, il dépendait de la MC Ruby Shipping Compagny, basée à Gibraltar qui l'avait loué à la Cameroon Shipping Lines, la compagnie nationale camerounaise.

Le président de la MC Shipping, qui est aussi vice-président de V.Ships, est français. Président de «l'International Ship Managers Association», il déclarait en tant que témoin au procès de «ses marins» qu'il avait «beaucoup pensé aux victimes âgées de vingt ans comme ses enfants». Abandonnant vite le registre des condoléances, il précisait que cette affaire avait fait perdre 500.000 dollars et qu'en aucune manière des représailles étaient exercées à l'égard des équipages victimes des incursions des passagers clandestins. «Dans une société cotée à la bourse de New York, tout doit être fait dans la transparence». Au début de l'année, Robert Morel retrouvait le moral: les bateaux de MC Shipping seront cette année utilisés à 98.8%. La ronde infernale continue.

La Flèche hiver 96

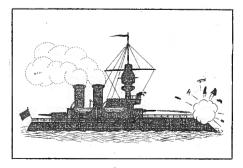
Les armées sous-marines

La réhabilitation des sites sous-marins contaminés par des immersions volontaires ou accidentelles de produits toxiques constitue une des priorités des pays riverains de la mer du Nord, du moins dans les actes de la Conférence de la mer du Nord. Sur le terrain, c'est autre chose et si l'Écosse a entrepris un formidable travail d'investigations sur un des principaux sites d'immersion, la France fait plus d'efforts pour récupérer les vieilles assiettes et bouteilles de bière du Titanic que pour relever les bombes au phosphore et les fûts radioactifs qui se délitent à quelques kilomètres de ses côtes.

En octobre 1995, à la suite de la pose d'un gazoduc sous marin entre l'Écosse et l'Irlande et des excavations et dragages préliminaires, plusieurs centaines de souvenirs de guerre au phosphore se sont échoués sur des plages du sud-ouest de l'Écosse. Un enfant de 4 ans a été brûlé à la main. Le Ministère de l'environnement écossais a entrepris une surveillance approfondie de la fosse ou plus exactement du nord de la fosse, là où les risques d'incompatibilité avec le gazoduc sont les plus aigus. Les munitions sont largement éparpillées au delà des limites de la zone d'immersion autorisée. La contamination des sédiments en particulier pour le plomb et l'arsenic est forte. Des organismes marins sont fixés sur les munitions et les poissons de fond serpentent entre les caisses et les débris de munitions.

Entre 1945 et 1973, la fosse de Beauforts Dyke en mer d'Irlande a été l'un des principaux sites d'immersion de l'armée anglaise. Des munitions, des bombes incendiaires, 120.000 tonnes de bombes au phosgène de fabrication anglaise et 14.000 tonnes de grenades au tabun, gaz innervant breveté par les nazis, y sont immergés. Le volume global est approximativement de 1.500.000 tonnes. Dans la foulée et en vertu du principe selon lequel si on y a mis des munitions, on peut y mettre d'autres choses, Beauforts Dyke est devenue une déposante de déchets industriels et encore aujourd'hui de boues de dragage. A titre d'exemple: 50 tonnes de boues de nitrocellulose en 1975, 2.000 tonnes d'eaux fluviales contaminées en 1978 et en 1985, 3.250 tonnes de mystérieux et intéressants déchets laitiers.

Des informations convergentes montrent que le dépotoir a une vie intime mouvementée et qui n'est pas sans effets sur les riverains écossais ou irlandais et les ressources marines. Entre 1982 et 1995, le British Geological Survey a enregistré à travers son réseau de détection sismique 25 événements acoustiques survenus dans la zone de Beauforts Dyke et attribués à des explosion sous-marines de munitions.



A Dunkerque, l'atterrage du gazoduc NORFRA va nécessiter une scrupuleuse campagne de déminage sur une centaine de km². Par NORFRA transitera, depuis les champs gaziers offshore norvégiens, 1/3 de la consommation française de gaz. Un risque industriel peut en cacher un autre : le dossier d'enquête publique mentionne qu' «une étude de sécurité demandée par les autorités françaises a été effectuée par l'exploitant norvégien afin d'apprécier les risques d'interaction de NORFRA vis-à-vis des installations industrielles situées à proximité. Son but est d'apprécier l'acceptation du niveau des risques associés à la contribution et à l'exploitation du gazoduc». Les risques ont été jugés acceptables puisque le dossier affirme que NORFRA n'augmente pas les risques industriels à Dunkerque.

Une affirmation péremptoire -l'étude de dangers n'était pas annexée au dossier- et NORFRA débouche entre deux usines «Seveso» distantes d'une centaine de mètres.

Pour avoir une idée complète du cumul des risques associés, il faut savoir que c'est seulement à cause de l'influence des compagnies pétrolières, gazières et des industriels concernés que les canalisations à gros débit de gaz, de pétrole et de produits dérivés ne seront pas intégrés dans la liste des installations dangereuses définie par la nouvelle version de la directive européenne sur les installations dangereuses, dite directive Seveso.

La fosse des Casquets, dans la Manche, à quelques kilomètres de Cherbourg abrite du regard des munitions périmées et environ 17.000 tonnes de déchets radioactifs déversés entre 1950 à 1963. D'origine anglaise et belge ils étaient répartis en 61.750 fûts.

Selon le courrier de Madame le ministre de l'Environnement «...la majeure partie de ces fûts avait été conçue pour exploser en touchant le fond. Quant aux fûts contenant des matières compactées et enrobées dans une matrice inerte, les plus grandes incertitudes demeurent quant à leur état physique, près de 40 ans après avoir été immergés. La troisième difficulté est liée au risque susceptible d'être encouru par les personnels chargés de procéder à la récupération de ces fûts. C'est la reconnaissance de ce risque qui a conduit les autorités compétentes à interdire toute pêche et tout mouillage dans la zone. Le site d'immersion a été en effet utilisé pendant de très nombreuses années par les États riverains de la mer du Nord et de la Manchê pour éliminer des munitions dont la destruction à terre était irréalisable».

Quelques mois après ce courrier de décembre 1995, des échos venus de la Manche ravivaient notre inquiétude. En effet la fosse des Casquets et les abords de la fosse sont envahis par une inflation de casiers à crustacés et par les chalutiers anglais, belges et français.

Le Comité Local des Pêches Maritimes de Cherbourg se félicite que les poissons et crustacés de la zone ne soient soumis à aucun contrôle particulier. «Ici les pêcheurs ont appris à vivre avec l'atome; moins on en parle, mieux la pêche se porte!»

Deux naufrages annoncés

Rien ne va plus dans le transport maritime. En France et en Australie, des vérifications effectuées par les autorités des ports d'accueil ont mis à jour des défaillances techniques, mais les deux bateaux sont partis quand même. Le premier a fait naufrage dans le détroit de Bonifacio, le second dans l'océan Indien.

Le Fenes, un vraquier panaméen chargé de 2.500 t. de blé pour l'Albanie quitte Port-la-Nouvelle le 23 septembre. Il avait été retenu à quai pendant quelques heures pour défaut de présentation de certificat de stabilité, certificat finalement produit par fax par l'armateur panaméen quelques heures plus tard. Le 25 septembre, le Fenes faisait naufrage entre la Corse et la Sardaigne, à l'entrée du détroit de Bonifacio, dans la réserve naturelle des îles Lavezzi où il se murmure que quelques phoques-moines se seraient implantés. Cette «route du profit» permet aux cargos qui se rendent au sud de l'Italie ou en Méditerranée orientale de gagner quelques heures par rapport au contournement de la Sardaigne. Malgré les engagements des ministres de l'environnement français et italiens en janvier 1993 sur la protection de cette zone, tous les cargos, y compris ceux qui transportent des matières dangereuses, continuent à emprunter le détroit de Bonifacio et le gardien du phare de Partusato continue à voir passer des dizaines de pétroliers et de chimiquiers. Le détroit de Bonifacio a un statut international consacré par le nouveau droit de la mer, et les pressions politiques francoitalienne ou corso-sardes ne sont pas assez fortes pour que l'Organisation Maritime Internationale lui accorde, au nom de la sécurité et de la protection d'un environnement exceptionnel en Europe, un statut dérogatoire interdisant le transit maritime international.

Quelques jours après son naufrage, le Fenes s'est éventré et cassé sur les rochers. Environ 36 tonnes de fuel avaient été préalablement pompées par les spécialistes hollandais. L'épave du Fenes, avec ses huiles de soute, ses peintures antifouling, ses condensateurs, fluides hydrauliques et appareillages électriques contenant des composés chlorés constitue un réel danger pour cet environnement. Le lendemain du naufrage, Bernard Pons, ministre des Transports, déplorait «qu'une fois de plus, les côtes françaises soient menacées par un navire à l'évidence non conforme aux normes de sécurité en vigueur». Il ignorait sans doute que les Affaires Maritimes avaient tenté de retenir le Fenes à quai et que, vu le laxisme et le manque de moyens imposés par son ministère, le Fenes avait cependant pu reprendre la mer, faire nauvrage sur les îles Lavezzi et étouffer les herbiers de Posidonie sous 2.500 tonnes de blé traité aux insecticides.

Le 23 août 1996, l'*Uniceb*, battant pavillon panaméen, quitte le port de Fremantle en Australie avec 55 membres d'équipage et plus de 67.000 moutons de 50 kg à destination d'Aqaba en Jordanie. Le voyage doit durer environ 3 semaines. L'Australian Maritime Safety (AMSA) avait détecté lors de l'escale des anomalies dans l'alimentation en fuel du moteur principal. L'International Workers Federation (ITF) était elle aussi montée à bord pour enquêter sur des retenues de salaire des marins. Son délégué s'était officiellement

inquiété «des déplorables conditions sanitaires et d'hygiène» à bord de l'Uniceb, les chiliens et philippins chargés de l'entretien des moutons se plaignant en outre de devoir dormir sur le pont. Cependant, la rapide contre-enquête de l'AMSA faisait valoir que «toutes les normes sanitaires étaient conformes aux standards internationaux».

L'exportation de moutons australiens vers la Jordanie est assurée par la Middle East Australian Trading (Meatco). A 40 km au nord d'Aqaba, la Meatco gère une plate-forme de parcage d'où les moutons sont expédiés vers la Syrie, l'Irak, la Turquie, la Palestine et Israël. La construction d'un abattoir intégré au site de débarquement est envisagée. Pour la Meatco, l'implantation en Jordanie est d'autant plus stratégique que l'Arabie Saoudite boycotte depuis un an les moutons australiens pour des raisons sanitaires. Le trafic se fait à flux tendu, à bord de bateaux spécialisés mais anciens (20 à 25 ans), où les animaux souffrent le martyr. Selon les évaluations convergentes des syndicats de dockers australiens et d'Animal Front Liberation, plus de 100.000 moutons meurent chaque année en cours de voyage, de déshydratation, de faim ou d'insolation. Le ministre du Commerce australien est allé inaugurer les installations d'Agaba en février 1995. Des contacts au plus haut niveau sont pris entre la Tunisie et l'Australie en vue d'utiliser un port tunisien comme plateforme de distribution des moutons australiens dans le bassin méditerranéen. En 1996, l'Australie a exporté 5 millions de moutons pour une valeur de 207 millions de dollars australiens. Chaque bateau fait huit rotations par an. Il n'était donc pas question de gripper une si belle mécanique pour une histoire de pompe à fuel foireuse et encore moins pour les jérémiades de quelques marins philippins et chiliens, d'ailleurs placés sous la tutelle du gouvernement panaméen.

L'Uniceb part le 23 août d' Australie. Le 2 septembre, à 200 milles des îles Seychelles, le compartiment moteur prend feu. L'incendie gagne les locaux d'habitation et les stabulations. L'équipage quitte le navire non manœuvrable. Il est recueilli par un minéralier norvégien. L'Uniceb part à la dérive avant de couler. Le 10 septembre à Sydney, un porte-parole de l'Australian Meat and Livestock Corporation, M. Beeby, tout en soulignant que la valeur du cheptel ovin disparu s'élevait à plusieurs millions de dollars australiens, se déclarait convaincu que ce naufrage ne remettrait pas en cause le trafic entre l'Australie et le Moyen-Orient, même si la perte de l'Uniceb créait des problèmes logistiques. Les autorités australiennes ont demandé au gouvernement panaméen de faire une enquête nautique sur les circonstances du naufrage et l'Australian Maritime Safety déclare «qu'il n'y a aucun moyen de savoir si les anomalies constatées avant l'appareillage et les réparations effectuées par l'équipage ont eu une influence quelconque dans le désastre». Ce sera d'autant plus difficile à savoir que le chef mécanicien de l'Uniceb s'est noyé pendant le transbordement dans les chaloupes de sauvetage.

De



La France immerge plus de 27 millions de tonnes de boues de dragage par an (1992). La réglementation applicable aux rejets de boues de dragage est une mixture de conventions internationales, de lois et de règlements nationaux, avec une pincée de coutumes locales. Le tout forme une masse confuse dont les abysses laissent une complète liberté d'action aux opérateurs obsédés par leurs places au box-office de la fréquentation des quais. Le groupe GÉODE, financé par le Ministère de la Défense et les Ports Autonomes en a profité pour soumettre des seuils au delà desquels les boues devront être retraitées à terre. Le ministère de l'Environnement tente de nous rassurer:«les critères adoptés n'ont qu'un caractère indicatif à un moment donné et sans valeur juridique», mais certains ports arguent déjà de la bonne qualité de leurs vases au regard des normes GÉODE. La boue gagne du terrain: au fond de la mer, sous les bottes des pêcheurs à pieds, sur les terre-pleins, dans les décharges sauvages, sur des îles artificielles ou en plein village, mais jamais dans un centre de traitement ou de stockage pour matériaux pollués. Le Finistère offre un catalogue des voyages proposés aux vases françaises.

Les rivières du Queffleuth et du Jarlot apportent dans le port de Morlaix leurs vases chargées en polluants agricoles ou agro-alimentaires des bassins versants. Les opérations de dragage régulières n'y changent rien. Si les ostréiculteurs n'avaient pas opposé un refus unanime et organisé à la contamination des 5.000 tonnes d'huîtres annuelles par les métaux lourds, les bactéries et les matières organiques, le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiples (SIVOM) de Morlaix aurait pompé 6.250 tonnes de vases et les aurait rejetés derrière les écluses, dans la rivière de Morlaix. Le SIVOM a dû partir à la recherche d'un site de stockage à terre. L'étude d'impact bien qu'incomplète révèle que les 12.500 tonnes de boue à draguer contiennent 23 kg de cadmium, 407 kg de cuivre, 830 kg de plomb et 2,9 tonnes de zinc. Une vaste prairie fauchée et pâturée, très humide et perméable, riche en flore et en faune, située sur la commune de Pleyber Christ, au lieu-dit de Kervenarc'hant, a été désignée comme exutoire après enquête publique. Le refus éclairé en dernière minute d'un propriétaire de la parcelle a évité le relargage de la charge toxique des vases dans la nappe phréatique affleurante. Le SIVOM repart en croisade pour trouver un nouveau site avant que les boues ne deviennent trop célèbres. Le traitement à terre des pics de pollution localisés près des écluses serait plus simple.

Les vases de la rivière de Morlaix qui font un pied de nez aux dragueuses poursuivent leur chemin le long de la rivière de Morlaix. Arrivées dans le port de Dourduff-en-Mer, dernier rempart avant l'océan, certaines d'entre elles vont vivre une histoire exceptionnelle. Acheminées par camion jusqu'au petit bourg voisin de Plouézoc'h, une place de choix leur est réservée: entre des maisons et le clocher de l'église classée monument historique. Les plus stupéfaits n'ont pas été les vases mais les habitants de Plouézoc'h: 12.500 tonnes de vases polluées déversées sans enquête publique devant leurs demeures. De quoi faire rêver le SIVOM de Morlaix. Les vases connaissent bien les dispositions de la Loi sur l'Eau mais le maire de Plouezoc'h, bâtonnier de Morlaix, déià condamné pour méconnaissance de la réglementation en matière sociale, a ignoré celle applicable en matière de protection de l'environnement. La résistance locale s'est organisée et une notice d'impact nous est parvenue: «Les données en métaux lourds sont dans l'ensemble correctes excepté la teneur en plomb de l'échantillon aval. Il ressort de l'analyse effectuée par le Laboratoire Municipal de Brest que la teneur en plomb de l'échantillon aval (270 mg/kg) s'écarte des teneurs habituellement rencontrées.»

L'absence des protections élémentaires préconisées par la notice d'impact (bassin de décantation, fossé de drainage) permet depuis l'hiver dernier aux polluants d'atteindre les jardins potagers situés en contrebas et la nappe phréatique. Le préfet, la Direction Départementale de l'Équipement et M. le maire cachent les autres analyses sous un menhir, avec le reste du dossier.

L'affaire Plouézoc'h aurait pu être essoufflée par la synergie de son inexistence administrative et de sa mutation en terrain de foot, comme prévu. Mais les bulldozers n'étaient pas équipés de skis nautiques et se sont enlisés dans la vase. Après les beaux jours, le régalage a pu se faire et une couche de terre a été apposée. Le gazon commençait à bien prendre quand la pluie est revenue donner à la vase ses propriétés meubles et glissantes. Les footballeurs ne sont pas déçus car ils ont déjà un terrain de foot à Plouézoc'h. M. le maire, quant à lui, «estime nécessaire» de mettre en garde Robin des Bois dans l'hypothèse où il envisagerait de poursuivre cette campagne au caractère «singulièrement abusif».

La municipalité de Camaret, avec la complicité de la Direction Départementale de l'Équipement (DDE), maître d'œuvre, a aménagé un nouveau port de plaisance sur le site historique et légendaire du port de Camaret. Quatre nouveaux pontons ont été installés et un parking a été édifié sur la mer pour limiter la fatigue des plaisanciers. Ces travaux ont eu pour première conséquence l'immersion cet hiver de 43.750 tonnes de sédiments vaseux à 500 mètres du rivage. D'après les analyses officielles, cette immersion a apporté 6,5 kg de mercure, 6 kg de cadmium, 385 kg de plomb, 682 kg de cuivre et 8,2 tonnes de zinc au milieu marin. La présence de maërl sur le site de clapage, «ressource à protéger» d'après IFREMER, utilisé pour la fertilisation des sols mais aussi nourricerie et habitat des espèces marines littorales, ainsi que la proximité de fermes marines, n'ont pas fait fléchir les autorités sur l'option «rejet en mer». Une partie des matériaux excédentaires dragués a été déversée en toute illégalité sur un champ en cours d'acquisition par le Conservatoire du Littoral. Les vases s'étalent et dégoulinent vers l'étang de Kerloc'h. La municipalité et la DDE s'exonèrent de toute responsabilité pour ce dépôt sauvage incontrôlé et incontrôlable: elles désignent l'exécutant des travaux, une entreprise de Brest. Une autre partie de la vase est stockée sur un terrain communal à vocation agricole.

Dans le Finistère, il y a aussi des ports militaires. En mars 1992, une opération de dragage est lancée pour permettre l'entrée du sous-marin Le *Triomphant* dans la base de l'Île Longue, sanctuaire des sous-marins lanceurs d'engins. Les vases polluées par la radioactivité artificielle, les peintures anti-salissures «militaires» et le pyralène ont été stockées in situ. Cette information venue du major général du port militaire de Brest a été affinée par des témoignages fiables qui suggèrent qu'elles ont seulement été stockées sur le cordon dunaire.

La valorisation à terre des matériaux de dragage de l'Île d'Ouessant aurait été une excellente nouvelle. La mauvaise nouvelle c'est que malgré le caractère insulaire et la faible fréquentation du port du Stiff, les teneurs en cuivre, plomb, cadmium sont

à Hong-Kong

significatives d'une pollution engendrée par les peintures antisalissures et des sources locales. La bonne nouvelle, c'est le respect peu commun des procédures applicables aux immersions de déblais de dragage par le port du Stiff, sur l'île d'Ouessant, qui a procédé au dragage et à l'immersion de 1.125 tonnes de vases après enquête publique. De Dunkerque à Marseille, les autorités portuaires n'ont plus qu'à suivre l'exemple.

Les boues des terminaux maritimes de Hong-Kong sont contaminées par les rejets industriels et urbains, mais l'environnement marin est une préoccupation récente pour les autorités portuaires. 10 millions de tonnes de vases de dragage contaminées ont été immergées depuis 1992 près de l'île de Landau, puis recouvertes de boues «propres». Les 4,5 millions de tonnes de vase de dragage du chenal de Rambler qui mène aux 8 terminaux de Kwai Chung, devaient se gérer selon les même usages mais le parlement de Hong-Kong a refusé de débloquer les crédits, craignant que les impacts de ces travaux sur la population voisine de dauphins (100 individus) lui soit fatal. Les boues contaminées pourraient être transportées dans la chambre de dépôt de Sha Chau. Une autre espèce aquatique, la Zostera nana, est menacée par les dragages monumentaux effectués sur l'île de Landau pour la construction de l'aéroport de Tung Chung. Une des deux dernières stations de cette algue a régressé par les effets de la turbidité et de la mise en suspension des polluants. Les biologistes envisagent de greffer des nana dans d'autres eaux de Hong-Kong, moins convoitées.

Mitsubishi Heavy Industries a mis au point la Seiryu maru, une dragueuse automatisée de 1.700 m³ qui s'adapte aux variations du fond sous-marin, et à la nature des sédiments de la baie de Hong-Kong.

En 1995, le port de Dunkerque, troisième port de commerce français, a immergé 3,2 millions de tonnes de boues de dragages à 2 milles des côtes. La contamination des zones confinées du port de Dunkerque est directement liée aux rejets directs de la Société de Ferro-manganèse de Paris Outreau, d'Usinor et de la Sollac. En face du quai minéralier, le fer dépasse les 20.000 mg/kg. Après avoir estimé que «vouloir imposer une quelconque réglementation à ces rejets de produits de dragages est une utopie», la direction du port autonome de Dunkerque a durci sa politique. Le Service Maritime du Nord nous a écrit le 14 août 1996 que «Le Port Autonome met tout en œuvre pour se conformer aux différents textes dans les meilleurs délais».

Les dragages effectués pour la mise à gabarit des canaux du Nord ont donné naissance à une île mystérieuse, aux frontières de la Belgique. Selon la préfecture du Nord que les 37.500 tonnes de sédiments extraits des canaux confinés de la Lys «ont fait l'objet d'analyse régulière et il n'a pas été détecté de pollution dans ces sédiments». C'est pourtant dans ces canaux qu'aboutissent les eaux usées d'un siècle d'industrie. Les boues ont été entassées sur un terrain vague entre les deux bras du canal de la Lys. Une zone industrielle devait y prendre place. C'est finalement une «halte nautique» pour plaisanciers, canoës, avirons, avec aires de jeu qui a été édifiée.

Depuis trois ans, le port de New York est juridiquement contraint

La pêche à pied dans la vase

La France intègre dans sa législation la directive européenne sur la qualité sanitaire des eaux conchylicoles. Dans ce cadre, un zonage a été mis en place par les préfets du littoral, interdisant aux pêcheurs amateurs de pratiquer leur loisir, qui est parfois une source de revenu dans les zones D très polluées et B et C, moyennement polluées. La grille de zonage prend en compte les contaminations par coliformes fécaux et par le mercure, le cadmium et le plomb. Les rejets de déblais de dragage sur le littoral ou près des côtes sont l'un des facteurs clefs de ces contaminations diffuses. A la suite des pressions des quelque 2.500.000 pêcheurs à pied revendiqués par la Fédération Nationale des pêcheurs plaisanciers et sportifs, les préfets ont assoupli leurs positions initiales. A titre provisoire ou définitif, des zones B se retrouvent en A ou, tout en restant en B, sont par dérogation autorisées à la cueillette des moules. Les Directions Départementales des Affaires Sanitaires et Sociales font désormais des guides de survie à la pêche à pied et sur la Côte d'Opale, Equihen-Plage a organisé cet été des parties de pêche à la moule et des dégustations à 10 francs la portion alors que les richesses conchylicoles de la commune restent classées en classe D, comme dégueulasse.

Cet hiver, les dragages et immersions de bactéries et de métaux lourds continuent.

de ne plus claper de vases de dragage sur le «Mud Dump Site», à 6 milles au large du New Jersey comme il le faisait depuis 19 ans. 4 millions de tonnes de vase doivent être extraites chaque année pour l'entretien des bassins et des chenaux. Les écologistes, les politiques et l'administration ne parviennent pas à s'entendre sur les alternatives à l'immersion et le conflit prend de l'ampleur. Les choix proposés sont divers: remblaiement par les sédiments pollués d'anciennes carrières, immersion de conteneurs en géotéxtiles chargés de 1.000 à 1.500 tonnes de vase, comblage de failles sous marines jugées «pauvres», stockage sur une île artificielle, remblaiement en travaux publics comme ces 476.250 tonnes de boues du port de Newark qui ont atterri sous un nouveau centre commercial à Élisabeth. Pour le programme de dragage de l'hiver dernier, 152.500 tonnes de vases ont été transportées par barges jusqu'au Texas, puis acheminées par trains jusqu'à un site autorisé, dans l'Utah. Une des 10 barges affrétées pour le transport des boues a chaviré alors qu'elle se dirigeait vers Charleston. Une de ses trois cales a libéré 1.000 tonnes de boues polluées aux dioxines et aux PCB.



Les dragages sont indispensables pour assurer l'accès aux ports de bateaux de plus en plus gros.

Les mégaports, tueurs d'estuaires

Deux projets de mégaports menacent de transformer l'estuaire de la Loire et l'estuaire de la Seine en autoroutes à conteneurs et à matières dangereuses. La pertinence économique des deux projets n'est pas démontrée. Le désastre écologique ne fait aucun doute. Les vasières, les roselières, les frayères et les écloseries sont productives de matières organiques et biologiques exportées par les marées dans les écosystèmes marins. Port 2000 au Havre et Donges-Est entre Nantes et Saint-Nazaire nuiraient à la pêche et aux oiseaux migrateurs pour qui les estuaires de la Loire et de la Seine sont des haltes irremplaçables entre l'Afrique et l'Arctique. En outre, les restructurations du régime hydraulique des deux estuaires auront des effets imprévisibles sur la sécurité de la navigation, les flux et les dépôts sédimentaires.

Donges-Est

L'acharnement des industriels locaux, le poids du stockage méthanier de Montoir, de la raffinerie de Donges et l'équilibre à maintenir entre Saint-Nazaire et Nantes, poussent le ministère des Transports à soutenir un projet obsolète et ruineux. La raffinerie de Donges représente 10% de l'approvisionnement français. Spécialisée dans l'extraction du gasoil et du fuel lourd, Donges voit sa conversion profonde en site de raffinage d'essence repoussée d'année en année. L'une des conditions que met Elf Aquitaine à la mise en œuvre des investissements est un approfondissement du chenal de la Loire. Construité en 1930, à 15 km de la mer, la raffinerie était alimentée en 1940 par des pétroliers de 8.000 à 10.000 tonnes. Elle voudrait aujourd'hui réceptionner les chargements de 150.000 tonnes. «Le dragage est le problème numéro un. Il faut trouver de l'argent pour arriver à draguer devant la raffinerie. Ce n'est plus une question d'entretien, c'est de l'investissement» s'alarme l'association des industriels de l'estuaire. A cause du brouillard, des vases mouvantes et des courants, la navigation dans l'amont de l'estuaire est dangereuse et provoque régulièrement des accidents dont des échouages de pétroliers. Cependant, c'est en amont de la raffinerie d'Elf Aquitaine que le Port Autonome de Nantes entend construire un nouveau site en eaux profondes, avec un quai de 2,8 km de long et une emprise de 420 hectares confisqués à des marais et des prairies humides inclus dans une Zone de Protection Spéciale, protégée par la Communauté Européenne pour sa biodiversité. Les déblais de dragage spécialement chargés en hydrocarbures et en plomb seraient rejetés sur les marais du Couëron. Sur la rive gauche il y a aussi du massacre en perspective; l'ACEL (Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire) mène campagne pour la construction de 2 réacteurs nucléaires au lieu-dit le Carnet, près de Paimboeuf. Considérée comme une planche de salut économique, la centrale du Carnet piétine sa zone humide à défaut d'avancer. Avec l'accord d'EDF, le Port Autonome veut y déposer 2,5 millions de tonnes de déblais de dragage pollués. Le remblaiement est présenté comme la phase préliminaire à la construction d'une centrale thermique, pas obligatoirement nucléaire. Cet important enjeu social et politique a crispé la situation locale et régionale. Si le Port Autonome avait voulu ouvrir une chambre de dépôt de 2,5 millions de tonnes de boues de dragage, il n'y serait pas arrivé mais la mutation de ce tas de déchets en travaux préliminaires à une centrale thermique a séduit la quasi-totalité des mairies concernées. Pourtant, des carences graves en matières d'analyses chimiques, radioactives et bactériologiques des vases et en matière de contrôle des rejets et de protection des nappes phréatiques ont été relevées. Sans parler des destructions illégales de roselières et de mares grouillant d'oiseaux, de grenouilles et de fleurs rares.

Le Havre

«Je veux le projet qui nous coûte le moins cher, le plus fonctionnel, et qui séduise les gros consortium d'armateurs» déclarait en janvier 1996 André Graillot, directeur du Port Autonome du Havre, au sujet de Port 2000. Le port du Havre, à l'entrée de l'estuaire de la Seine, a pour ambition de concurrencer les grands ports d'Europe du Nord, comme Rotterdam qui pour l'instant traite autant de trafic que tous les ports français réunis. Le projet est gigantesque: 800 hectares de remblais sur l'embouchure de la Seine, 13 km de quais supplémentaires et 20 à 30 millions de m³ de vase à draguer. En 1992, plus de 11 millions de tonnes de vases de dragage ont été immergées par les ports du Havre et de Rouen dans la baie de Seine selon la Commission d'Oslo. Le panache des reiets est perceptible jusque dans le détroit du Pas-de-Calais, les vases de la baie de Seine ont des teneurs en PCB, en mercure et en hydrocarbures supérieures à la moyenne. Les porte-conteneurs pourraient toucher Port 2000 en réduisant au minimum les temps et frais d'escale et de remorquage. 1.300 pêcheurs de la baie de Seine seront mis au chômage. L'estuaire de la Seine abrite une des dernières grandes vasières d'Europe, nourricerie à crevettes, crustacés, soles, flets, coquilles Saint-Jacques où hivernent les limicoles, huîtriers pies et chevaliers gambettes. IFREMER confirme: «Le danger pourrait venir de la modification des courants d'eau douce et d'eau de mer affectant les populations de juvéniles importantes dans l'estuaire». Les modifications du trait de côte et des dépôts de sédiments générés par le port artificiel ne sont pas prévisibles. Déjà, les falaises de calcaire sur la rive gauche de l'estuaire entre Honfleur et Trouville sont instables et soumises à un Plan de Prévention des Risques. Les accès et les piliers du pont de Normandie ont asséché la vasière principale de l'estuaire, malgré les mesures compensatoires et les propos rassurants. Ils ont aussi accéléré l'envasement du chenal de navigation du port de Rouen. La réalisation de Port 2000 et des hubs à conteneurs autour d'un stockage d'hydrocarbures de 4 millions de tonnes ne parait pas en première lecture un exemple judicieux de gestion des risques industriels. La cinétique des catastrophes survenues dans le monde entier montre qu'un périmètre de sécurité d'environ 1 km doit être établi autour des installations de ce type.

Si la pertinence économique de l'extension foncière du port du Havre était établie, l'option la moins traumatisante pour l'environnement serait de créer Port 2000 en lieu et place d'un des plus gros stockages d'hydrocarbures de France.

Mais les compagnies pétrolières gestionnaires du dépôt et concessionnaires jusqu'en 2010 des terre-pleins du Port Autonome ne veulent pas entendre parler d'un déménagement anticipé.

Les baleines chlorées

L'ombre de Mitsubishi Heavy Industries plane sur la Basse-Californie, le Mexique et les baleines. Le plus puissant groupe industriel japonais entend participer à un investissement de 120 millions de dollars dans l'extraction de sel marin de la lagune de San Ignacio, l'un des principaux sites de reproduction des baleines grises. Pour exporter le sel, Mitsubishi envisage la construction d'un quai de 2 km² à travers la Bahia Ballenas. Or le transport maritime de la production annuelle de 7 millions de tonnes de sel implique 70 minéraliers d'une capacité moyenne de 100.000 tonnes et de 200 mètres de long. Soit 1 à 2 bateaux par semaine. Pourquoi donc un port de plus de 2 km de long ?

Du sel au chlore, le chemin est court et dans le cadre de la restructuration de la chimie japonaise, Mitsubishi veut développer ses capacités de production de polychlorure de vinyle et s'est allié à Royal Dutch Shell pour construire de nouvelles unités de polyéthylène. Bahia Ballenas aurait-elle vocation à devenir un site chlorier et un complexe pétrochimique délocalisé, ou une zone franche pour l'importation en Amérique des produits japonais ?

Tirant profit de réglementations environnementales et sociales approximatives et plus incantatoires que pratiques, de plus en plus d'industries à risques et à fort potentiel de nuisances et de pollutions s'implantent au Mexique, plate-forme logistique d'avenir pour alimenter par mer, par air et par route le "North American Free Trade Agreement" (N.A.F.T.A.). Une ruée vers l'or blanc et l'or noir qui bouleverserait le pays des pêcheurs, du jojoba et des baleines grises. Un retour aux sources pour

Mitsubishi, co-fondateur en 1908 de la Japanese Whaling Association (association japonaise de chasse à la baleine) .

Deux populations de baleines grises ont survécu à la chasse intensive bi-séculaire. Celle du Pacifique Ouest est réduite à quelques centaines d'individus dans la mer du Japon et la mer d'Okhotsk. Celle des baleines grises dites de Californie sont plus nombreuses. Après avoir passé l'été dans les pacages de la mer de Bering, elles migrent vers le sud en octobre et longent les côtes de l'Alaska, du Canada, des États unis, puis de Basse-Californie au Mexique, terme du voyage.

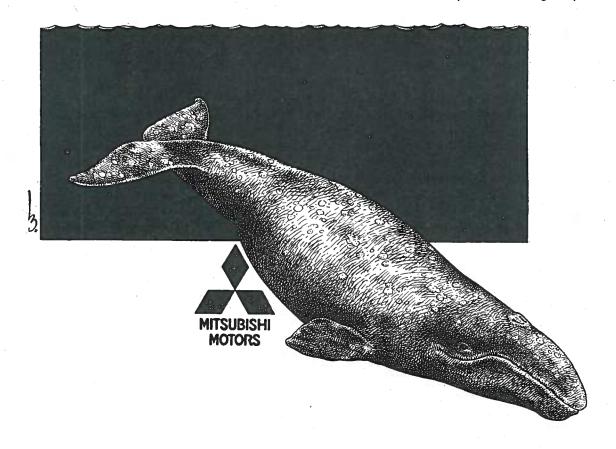
Lorsque en 1993, l'U.N.E.S.C.O. décerne le label «patrimoine mondial» à la réserve El Vizcaino dans laquelle s'inscrit le projet Mitsubishi, le gouvernement mexicain déclare que la moitié des baleineaux gris nés chaque année provient des lagunes et lagons côtiers de Basse-Californie et que la «réserve biosphère» El Vizcaino est indispensable au rayonnement de l'espèce dans le monde entier. Et c'est là que Mitsubishi va draguer, construire un port, déverser dans les lagunes les milliers de tonnes d'eaux de ballast des cargos de sa filiale libérienne, Baya Ball Carrier, et relâcher des panaches de saumure.

Trois experts de la Commission Baleinière Internationale ont été mandatés pour évaluer les impacts du projet sur les baleines grises. Leur avis qui n'engagera pas la responsabilité de la C.B.I. éclairera le gouvernement mexicain qui devrait prendre une décision dans les mois à venir.

Robin des Bois vous invite à exprimer vos réactions face à ce projet en insistant sur la possible évolution de l'implantation industrielle initiale vers des activités dérivées à forte capacité de nuisances.

M. l'Ambassadeur,

Ambassade du Mexique 9 rue de Longchamp 75116 Paris.



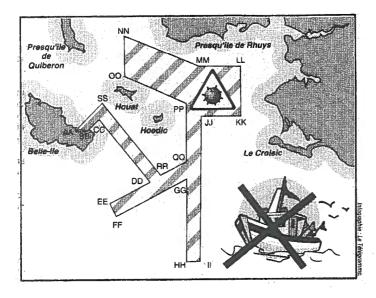
A l'abordage

La Marine Nationale utilise les abords nautiques du Guilvinec comme site d'expérimentations des missiles intercontinentaux. C'est là que le 17 novembre 1992 vers 22 h, un missile a jailli d'un des silos du Foudroyant en plongée et s'est abîmé, un quart d'heure plus tard, au large de l'Afrique, après avoir parcouru 4.000 km et visé une cible fictive, sous le contrôle d'un bâtiment d'essais et de mesures, le Monge, accompagné de quelques avions et hélicoptères formant le cortège de réception. Détail piquant: l'Akatsuki Maru, parti de Cherbourg le 5 novembre 1992 avec 1,5 tonnes de plutonium à destination du Japon, était alors dans le même axe. C'est encore là qu'à la mi-janvier 1995, un M45 a été tiré du Triomphant. Vingt-trois minutes plus tard et 4.500 km plus loin, dans la zone Antilles, il s'abîmait sous l'œil électronique du Monge, toujours chargé de contrôler la fin de la phase balistique et la totalité de la phase terminale de la trajectoire des essais depuis la rentrée dans l'atmosphère jusqu'au point d'impact.

Le 19 septembre 1996, le Monge était au large du Brésil et attendait l'arrivée d'un nouveau M45, test indispensable à la qualification du missile. Mais le M45 n'est jamais arrivé. Après avoir ricoché sur l'eau selon le témoignage d'un pêcheur du pays bigouden, il est tombé en mer quelque part entre Penmarc'h et les îles du Glénan, au delà du périmètre de sécurité décrété par la préfecture maritime de Brest et interdit d'accès aux pêcheurs et navigateurs. Un accident qui nuit à la crédibilité et à la fiabilité des missiles stratégiques et de la force française de dissuasion nucléaire.

Il ne suffit pas de faire des essais nucléaires ou de la simulation, encore faut-il que les lanceurs n'aient pas de panne d'allumage ou de panne de leurs systèmes de guidage. L'hypothèse d'une interférence avec des tirs expérimentaux de missile a été avancée pour expliquer le naufrage de la Jonque perdue corps et biens en Bretagne-sud le 14 mai 1987.

Quelques jours après le raté, la Marine Nationale entreprenait un exercice de guerre des mines en baie de Quiberon. Toujours aussi zen, elle indiquait que les mines seraient récupérées au plus tard le 24 octobre 1996.



Le Crédit Maritime met les thons en rouge

Incapable d'estimer les risques de surexploitation des espèces de poissons et totalement incompétent en matière de gestion des ressources halieutiques, le Crédit Maritime n'a sans doute jamais entendu parler de l'ICCAT, la Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique et des mers adjacentes. Dès 1990, l'ICCAT attirait l'attention sur les risques de surexploitation du thon rouge dans la zone des îles Baléares et recommandait de ne pas augmenter l'effort de pêche sur les juvéniles et les géniteurs. C'est précisément à ce moment que le Crédit Maritime a financé la rénovation et le développement de la flotte thonière de Méditerranée. En même temps la société Midi Pêche crée un «joint-venture» avec les Japonais. Le Subaru-reefer est resté à quai à Port Vendres pendant l'été, pour recevoir et traiter les gros thons rouges pêchés par la flotte des senneurs de Sète. Cette opération «du thon pour le Japon», est développée d'année en année. Certains spécimens particulièrement intéressants pour les mareyeurs japonais étant expédiés par avion cargo depuis Marseille.

En mars 1992, la réunion plénière de la Convention de Washington, sur le commerce des espèces animales et végétales menacées d'extinction, a examiné une proposition de la Suède pour l'inscription à l'annexe II du thon rouge. L'annexe II est une annexe de précaution qui instaure des modalités de contrôle du marché et oblige à des évaluations précises des différents stocks ou populations de l'espèce visée. Sous la pression d'une opposition merveilleusement orchestrée par le Japon -la réunion se tenait à Kyoto- la délégation suédoise retira au dernier moment sa proposition sur ordre de son gouvernement. Celle-ci est pourtant toujours d'actualité et de plus en plus justifiée par l'augmentation des captures. L'ICCAT préconise depuis 1996 une réduction de 25% des captures d'ici 1998 pour le thon rouge méditerranéen. A titre d'exemple, la France en a pêché 1.200 tonnes en 1972 et 7.600 en 1995. Ce chiffre devrait s'élever à 8.500 t. en 1996.

Malgré les clignotants des commissions scientifiques et les inquiétudes des conventions internationales, le Crédit Maritime persiste à financer la construction de thoniers à Sète et à Port-Vendres, à huit millions de francs l'unité. De quoi étrangler les pêcheurs et les forcer, pour payer 15 ans de crédit, à pêcher coûte que coûte du thon rouge, quitte à éteindre l'espèce. Ne serait-il pas envisageable que le Crédit Maritime introduise dans ses critères de financement l'état et les perspectives de la ressource concernée? En l'occurrence, les risques financiers sont inséparables des risques écologiques et le principe de précaution est plus décisif que la caution.

Pour s'informer sur la prise en compte des informations scientifiques disponibles dans les modes de financement des bateaux et des engins de pêche, écrivez à

Crédit Maritime Département des ressources marines* 24, rue du Rocher 75008 Paris

*Bien entendu, il n'y a pas de trace de ce Département au Crédit Maritime. C'est vous qui allez contribuer à sa création.

La mort d'un petit port

Diélette était le plus joli port de l'ouest du Cotentin. Ses deux jetées de granit bleu -la première a été construite en 1730sont aujourd'hui défigurées par des prothèses en béton et des appareillages artificiels. L'accès est perturbé par des blocs en épis. Pour que la profondeur en basses-eaux soit toujours assurée, permettant ainsi à ce havre de pirates ou d'initiés de devenir un grand port de plaisance complémentaire de Granville et de Cherbourg, mais aussi un port de commerce d'avenir en liaison avec les îles Anglo-Normandes, 70.000 m3 de vases polluées de la paléo-vallée de la Diélette ont été stockés dans une carrière surplombante. Même Londres est intéressé, dit on d'un air entendu dans les milieux d'affaires de la mairie de Flamanville et de la maison du district des Pieux. Et là les sous, on connaît! Ceux de la taxe professionnelle annuelle payée par EDF pour les 2 réacteurs de Flamanville. «J'entends négocier la faisabilité du port autour de 120 MF» déclarait fièrement le maire de la commune de Flamanville en 1993 dont Diélette est un hameau. Dans la foulée il convainquait le district des Pieux de contracter un emprunt arrondi à 150 MF selon le principe de précaution en exercice depuis le sommet de Rio de 1992, tout en considérant comme acquis le versement de 40 MF de subventions par l'Europe, la Direction du Développement Rural et le Conseil Général. Pour conforter l'euphorie ambiante, un des édiles ajoutait que le golf contigu au nouveau port recevrait la visite des jersiais et des guernesiais dont «les greens sont saturés».

Aujourd'hui seulement le quart des subventions a été versé et les travaux engagés s'élèvent à 210 MF. Un des surcoûts importants provient des dragages d'entretien effectués par une compagnie hollandaise. L'association des usagers du port commence à déchanter «Des rectifications techniques sont à apporter, il s'agit de l'impérieuse sécurisation des navires et équipages. Il faut absolument corriger l'entrée de la passe, nous ne pouvons pas louper le démarrage nautique d'un projet aussi lourd».

Quelques navettes estivales ont permis l'inauguration du port au début de l'été mais quand la belle houle de Diélette se forme sud, sud-ouest entre le cap de Flamanville et l'Anse de Vauville, les voyages sont annulés ou déroutés vers Saint Malo. Un cargo de 58 mètres de l'Alderney Shipping Company a fait une escale technique à Diélette par une mer d'huile. Ce qui n'a pas empêché le capitaine allemand assisté de 3 matelots philippins de trouver l'entrée du port «difficile». «Mais à Aurigny par des vents défavorables nous arrivons à rentrer à chaque fois. Ici aussi, il faudra bien.»

Le préfet de la Manche nous écrivait en 1993 que la construction de Port-Diélette s'inscrivait dans le schéma de mise en sécurité de la navigation au large des côtes ouest du Cotentin.

Port-Diélette, dans le Cotentin, rivalisera avec l'aérodrome de Terre-Adélie en Antarctique.

Le rayonnement de la Morbihannaise de Navigation

Les États unis rapatrient dans le site de Savannah River, en Caroline du Sud, l'uranium enrichi fourni pendant 40 ans aux laboratoires et centres de recherches nucléaires de Suède, du Danemark, d'Autriche, de Grèce, de Suisse et de Grande-Bretagne. Les combustibles irradiés contiennent du plutonium de qualité pure, utilisable dans les armes nucléaires. L'US Department of Energy (DOE) les regroupent, dans des stockages «provisoires» en piscine, pour lutter contre les risques de prolifération.

La Compagnie Morbihannaise de Navigation a capté le marché et utilise deux de ses navires à cet effet, des cargos qui ont longtemps opéré sous pavillon chypriote, servis par 3 officiers français et 5 ou 6 marins philippins. On voit mal comment, après un arrêt technique de quelques semaines dans un chantier naval de Haute-Normandie, ce type de rafiot monocoque et monocale est susceptible de répondre aux résolutions et au code de l'Organisation Maritime Internationale. Ils sont en tous cas bien inférieurs en qualité aux bateaux de la PNTL, compagnie anglaise qui a longtemps gardé en Europe l'exclusivité de ce type de transport. Les Américains sont en général plus exigeants pour les trafics de matières dangereuses, surtout quand leurs eaux territoriales sont concernées.

Le port de Cherbourg sert de point de regroupement et d'embarquement des deux cargos concernés, le *Bouguenais* et le *Beaulieu*, dont les rotations nucléaires alternent avec des affrètements plus classiques impliquant des marchandises diverses. C'est ainsi qu'ils sont allés à Tamatave, à Port Harcourt, à Colombo ou à Santander, après avoir transporté des combustibles irradiés. Les débits de dose gamma et les contaminations surfaciques en émetteurs alpha et bêta génèrent des risques pour les dockers et les marins.

La banalisation du transport des matières radioactives, la non-traçabilité des matériaux susceptibles d'être contaminés et l'absence de contrôle radiologique du navire ne sont pas des spécialités françaises, mais il est significatif de constater, dans le secteur-clé des transports, la décadence d'un pays qui se prétend pilote dans le domaine de la sécurité nucléaire.

Le train-ferry français Saint-Germain a été vendu à un chantier de démolition au Pakistan en 1990, où il fut dépecé à la main par des ouvriers. Il servait au transport des combustibles irradiés entre Dunkerque et Douvres. Le Borodine, qui transportait de l'uranium enrichi et appauvri entre Le Havre et Riga, a été vendu à un armement néo-calédonien. Rebaptisé Pacific Link, puis en août 1995 Viva America, il est aujour-d'hui saisi dans le port de Montréal. Avant son transfert en Nouvelle-Calédonie et à la demande de Robin des Bois, le Borodine avait fait l'objet d'un contrôle radiologique de la CRII-RAD, mais le pont-garage où les bonbonnes d'uranium étaient habituellement entreposées n'avait pu être expertisé: il était encombré de marchandises.

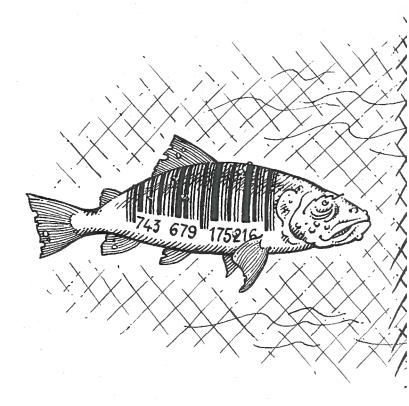
La truite folle

En l'absence de données disponibles susceptibles de déterminer si les poissons d'élevage sont sensibles ou non à l'encéphalopathie spongiforme ou à une maladie équivalente, les autorités françaises ont décidé de ne pas interdire la supplémentation en farine animale des granulés pour poissons d'élevage, qu'ils soient d'eau de mer ou d'eau douce. Pour une ferme marine, le premier poste de dépense, loin devant le personnel, les alevins, et la commercialisation, concerne les aliments. Pour lutter -en vain- contre la concurrence de la pisciculture asiatique, sud-américaine, ou norvégienne, la filière française essaie de s'affranchir du coût de la farine de poisson importée. Le recours aux sous-produits carnés délivrés par les abattoirs, les équarrisseurs et les fondoirs fait partie de cette stratégie commerciale: la surexploitation des petits poissons pélagiques broyés en farine et les besoins croissants pour l'alimentation animale font craindre une inexorable montée des prix.. La farine de poisson est administrée aux volailles, oiseaux, visons d'élevage, aux porcs et aux ruminants.

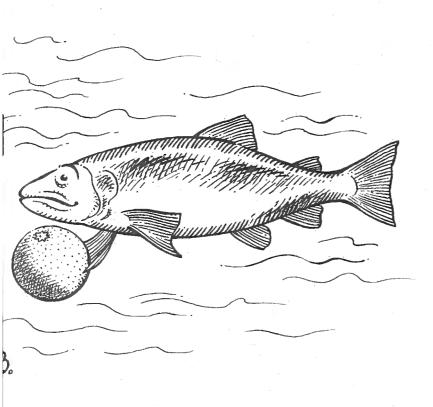
Le Centre Océanologique du Pacifique à Taravao en Polynésie française note avec satisfaction (en 1992) que l'utilisation partielle (22%) de la farine de cretons, 2 fois moins chère, que la farine de poisson s'est révélée positive en donnant des performances de croissance comparables. Seuls des nodules de lipides au niveau du foie des poissons cobayes ont été observés sans que cependant aucune pathologie n'ait pu être mise en évidence. Les chercheurs n'hésitent pas alors à écrire «qu'il semble possible de substituer une partie (53%) de la farine de poisson dans l'aliment composé en conservant les qualités reconnues à l'aliment témoin». Les cretons sont les sous-produits de la fonte des suifs d'abattoirs, des suifs provenant des sables de désossage industriel et des suifs d'étal de boucherie.

Selon le laboratoire de nutrition des poissons de l'unité mixte INRA-IFREMER, les protéines d'origine animale pouvant remplacer la farine de poisson sont les déchets d'abattoir, la farine de viande, la farine de sang et les hydrolisats de plumes. «Les résultats montrent qu'au moins un tiers de l'apport protéique peut être couvert par ces matières premières». Le même laboratoire -poisson pilote de la recherche dans le secteur de la pisciculture- estime qu'il est souhaitable et possible, dans le cadre de la valorisation des rejets domestiques et urbains, de pratiquer l'incorporation des protéines de lagunage des stations d'épuration; les incertitudes liées à ce procédé sont pour le moment plus économiques que techniques et pathologiques. Le pas a été franchi par la société Bioval en Vendée qui exploite «une licence exclusive d'un brevet européen, concernant une invention française». Aqua Revue de juin-juillet 1994, la bible des professionnels, sous le titre «Eaux usées et lagunage» n'hésite pas à écrire que ce procédé permet de transformer plusieurs matières polluantes et encombrantes, sang d'abattoire et zooplanctons des boues d'épuration en aliments pour poisson.

L'élevage des truites avec des farines animales a commencé au début du siècle -Martel dans son «Industrie de l'équarris



sage» publié en 1928, note que pour produire 1kg de truite, 3, 663kg de farine animale et de gélatine sont nécessairesmais aujourd'hui le nourrissement artificiel des poissons d'élevage commence au berceau. Les larves de truites, de corégones, de bars, sont gavées en aliments secs avec des formulations incluant des foies de bœuf et de porc lyophilisés. A ce stade et notamment pour les larves de bar, des anomalies, et des malformations ou des déformations attribuées au régime alimentaire sont repérées en grand nombre mais le surcoût des aliments vivants (crustacés zooplanctoniques)est supérieur au coût de la mortalité larvaire induite par les aliments inertes. Les larves de 10 mm de long et de 5 mg de poids sont alimentées en continu et à croissance forcée avec des granulés de 0,25 mm à une température constante de 16°. «Malgré leur qualité bactériologique douteuse» (Aqua Revue août-septembre 1994), les farines animales sont couramment utilisées pour l'alimentation des juvéniles en même temps que des protéines solubles extraites des caséines, sousproduit du lait. Le lait, ses produits dérivés et les lacto-remplaceurs dans la composition desquels sont inclus des graisses fondues de bovins sont une des voies possibles de la transmission de la maladie de la vache folle.



L'imposture de Salmor

L'élevage de saumons dans une barge ancrée dans la baie de Morlaix a été dès 1987 salué par la presse régionale et professionnelle comme un triomphe du savoir-faire breton. Après un premier dépôt de bilan utilisé selon les dires de son directeur comme «outil de gestion», la Salmor est repartie avec en cale de gros actionnaires impliqués dans l'agroalimentaire, l'équarrissage et les farines animales: Elf Aquitaine, le groupe Even et Salmona, éleveur des truites militaires dans la rade de Cherbourg. Les smolts viennent des élevages d'Irlande et de Norvège. Après un engraissement aux granulés, les saumons sont distribués à des restaurateurs et autres clients choisis, sous le label «Saumon atlantique de haute mer, provenance de Bretagne», non sans avoir absorbé pendant leur séjour carcéral des antibiotiques, des colorants de synthèse et d'autres additifs interdits mais utilisables par dérogation du Laboratoire de Pathologie des Animaux Aquatiques de Brest.

Le péril est immense et les inquiétudes diffuses, non seulement pour les produits de la pisciculture et leurs consommateurs mais aussi pour les poissons sauvages et les mammifères marins.

Un tiers des poissons pêchés dans les eaux norvégiennes sont de lignées domestiques échappées des cages et bassins d'élevage. Et il est aujourd'hui avéré que les maladies d'élevage comme la furonculose, la nécrose du pancréas et les maladies parasitaires sont transmissibles et transmises aux populations sauvages.

Pour l'heure, les farines de poisson doivent exclure les matériaux provenant des ruminants originaires de pays où l'encéphalopathie spongiforme bovine est reconnue, et les déchets d'abattoirs provenant de carcasses d'animaux déclarés impropres à la consommation humaine. C'est le Syndicat National des Protéines et des Corps Gras Animaux (SNPCGA) qui est chargé de veiller à l'application de ces mesures. On peut dormir tranquille! D'autant que, inattendue retombée des essais nucléaires de l'été 1995 en Polynésie française, toutes les farines animales et déchets d'abattoirs sont par dérogation, importables en France à condition qu'ils proviennent d'Australie et de Nouvelle-Zélande.

LA FLESHE

DIRECTEUR DE PUBLICATION: JACKY BONNEMAINS
RÉDACTION: JEAN-PIERRE EDIN,
CHARLOTTE NITHART, JACKY BONNEMAINS.
DOCUMENTATION: LAURENT DELGAL, PATRICIA SOUID,
HUBERT HOVASSE, CLAIRE KENNEDY, DAVID BRUNO.
MISE EN PAGE: ODILE MALASSIS, LAURENCE DE BODINAT,
FADILA MOUSSA.

MANCHETTE: MARIA ARNOLD ET ANNE GALLET.

ILLUSTRATION: BRUNO CONGAR, «BABAR AT THE SEASIDE»

METHUEN & CO LTD 1971.

IMPRIMÉ PAR L'IMPRIMERIE OUDEVILLE 34 RUE LE BRUN 75013 PARIS TIRAGE 4000 EXEMPLAIRES

De l'amiante dans la mer

« Au pied de la montagne décharnée, tout autour de l'usine un lourd nuage de poussière estompe l'horizon, enlise la route, colle à la peau comme aux rochers et étouffe le maigre maquis».Bulletin de la Société de Géographie de Marseille. 1961.

Grâce à la Corse, la France était le septième producteur mondial d'amiante en 1960. Le gisement d'amiante de Canari est situé sur la côte occidentale du Cap-Corse entre Canari et la Marine d'Albo, au-dessus de la route nationale n°198. La Société Minière de l'Amiante (SMA) dont le principal actionnaire est la Société Eternit a exploité le filon de 1927 à 1965. Conçue sur le principe de la gravité, l'exploitation du minerai débutait en carrière à 450 mètres de hauteur et se termine en mer, aujourd'hui encore.

L'extraction, par coup de mines -80 tonnes d'explosifs par an- avait lieu jours et nuits. Le minerai tombait par deux puits à la cote 155 où il était repris par des wagons de 10 tonnes circulant dans une galerie à voie normale. A la sortie de la galerie de roulage, le minerai passait dans les broyeurs primaires et giratoires qui le réduisaient en particules de 4 cm. Par une bande transporteuse le minerai concassé était conduit à un silo de stockage tampon d'une capacité de 10.000 tonnes, avant d'être conduit par une bande transporteuse dans deux fours rotatifs chauffés au fuel lourd. Un ensemble de cribles vibrants éliminait les poussières et les stériles et la fibre propre était mise en sac. Les stériles, poussières et déchets d'amiante étaient collectés sur des couloirs à secousse et conduits à la mer. Ce schéma d'extraction et de purification de l'amiante est extrait du plan de mise en valeur de la Corse édité en 1949 par le Comité Technique de Coordination et d'Étude du plan.

Les 300 ouvriers parlaient de leur mine comme de «l'enfer blanc». Il n'y a jamais eu d'étude épidémiologique exhaustive sur les employés et les riverains, d'autant que des prisonniers de guerre et des ouvriers immigrés y ont travaillé. On sait seulement que 5 dockers du port de Bastia où les sacs de jute pleins d'amiante étaient embarqués sur les cargos à destination du continent, de la Méditerranée orientale et d'Afrique du Nord, ainsi que plusieurs dizaines d'anciens des mines de Canari sont morts des maladies de l'amiante.

31 ans après la fermeture, 150.000 tonnes de déchets d'amiante encroûtés ou pulvérulents sont laissés à l'abandon, entre montagne et Méditerranée, exposés aux vents, à la pluie et aux glissements.

12 millions de tonnes de rebuts amiantifères ont été jetés en mer, modifiant le littoral sur plusieurs kilomètres, recouvrant le port de pêche de Marine d'Albo. La teneur en amiante de ces rebuts est estimée entre 2 et 4%. Plusieurs centaines de milliers de tonnes de fibres d'amiante libérées ou libérables seraient au fond ou dans la colonne d'eau de la baie de Saint-Florent. De quoi étayer les témoignages des riverains qui assurent qu'en été, après coup de vents et tempêtes, les barques et les terrasses sont recouvertes d'une fine pellicule blanche.

Il ressort de l'étude du BRGM (Bureau de Recherches Géolo-

giques Minières), «Évolution du littoral sous l'effet de rejets miniers dans la région d'Albo», qu'un panache de forte turbidité est détectable jusqu'à 2 à 3 milles en mer Méditerranée, au-delà des amas de stériles accumulés sur 12 km du trait de côte entre la marine de Canelle et la Marine de Negru.

La mer est un désert de stériles. Les effets du relargage des poussières d'amiante sur les mammifères marins et les poissons est inconnu. L'ingestion des poussières d'amiante provoque des cancers de l'œsophage selon des études new yorkaises qui restent à confirmer.

Les dépôts de plage sont essentiellement constitués par des cailloux supérieurs à 2 mm et des sables plus ou moins fins entre 2 et 0,02 mm. Les poudres d'amiante -toujours selon le Bulletin de la Société de Géographie de Marseille-, colmatent les fonds ou forment de longues traînées blanchâtres. En 1951, la Marine d'Albo a été enfouie sous plusieurs mètres de déchets. Ses 28 pêcheurs répartis sur 13 barques ont vigoureusement protesté. En vain car ils n'ont jamais pu prouver qu'ils pêchaient leurs 1.600 kg de langoustines et leurs 5.500 kg de poissons (1949) dans les abords immédiats du port.. Le compte-rendu de l'assemblée générale de la SMA de 1965 fait partie du petit fond de documents détenu par les archives départementales de Bastia. Il a été retrouvé dans un recoin de l'usine plusieurs années après la fermeture avec d'autres documents mélangés à des détritus et recouverts de poussières d'amiante. Pour justifier la fermeture du site, la Société Minière de l'Amiante explique que la pollution par le rejet en mer des stériles perdure et qu'il est hors de question de faire face à l'effort financier de la construction d'une digue de retenue. Aujourd'hui, les pollutions existent encore et Eternit n'a toujours pas fait le moindre effort financier pour les réduire, ni sur la montagne, ni en mer.

Il ne fait pas de doute pour Robin des Bois qu'une vaste zone du Cap-Corse occidental est un site sous-marin contaminé. L'extraction sous-marine des stériles d'amiante et leur confinement à l'écart de l'abrasion de la houle est techniquement possible.

L'étude du BRGM en date de 1985 ne dit pas autre chose: «L'impact sur l'environnement se conçoit aisément: création rapide d'une plage le long d'une côte exclusivement rocheuse avant 1948. Du point de vue qualitatif, ces «sables» de plage contiennent des fibres d'amiante qui peuvent être reprises par les vents et dispersées en particulier vers les zones habitées».

Les dattes de mer, les oursins diadème, les patelles géantes, les grandes cigales, les mérous, et les mammifères marins du littoral corse attendent ce nettoyage avec impatience. Même si aujourd'hui le BRGM prétend que les stériles immergés ne présentent absolument aucun danger.

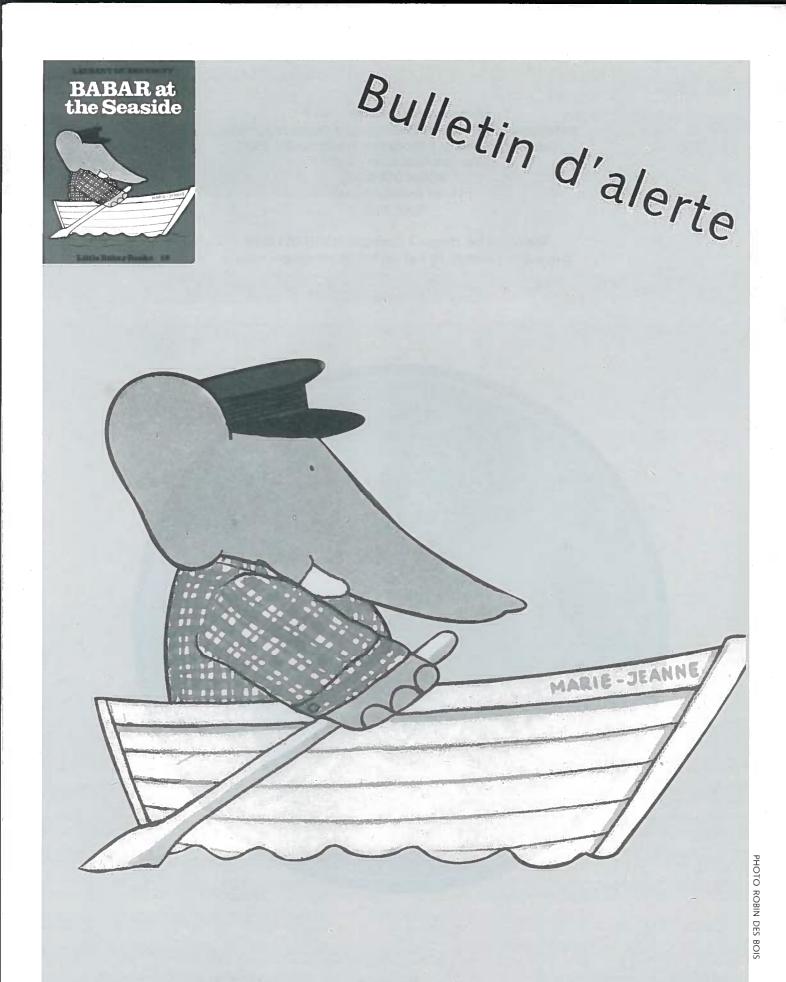


Abonnement à la Flèche : 100 F Adhésion à ROBIN DES BOIS comprenant l'envoi de la Flèche, journal trimestriel de l'association, membre actif : 250 F Membre bienfaiteur : + 250 F ROBIN DES BOIS 15 rue Ferdinand Duval 75004 Paris

Règlement par chèque à l'ordre de ROBIN DES BOIS (svp pas de pièces de 10 F ça déchire les enveloppes merci !)



ROBIN DES BOIS, association de protection de l'Homme et de l'Environnement



Quittant en toute discrétion un port français, le 20 novembre 1996, à l'aube, Babar se dirige vers le Zimbabwe, via un port de l'océan indien. Pour des raisons de sécurité, l'itinéraire de la *Marie-Jeanne* n'a pas été révélé. Il est cependant peu probable que la *Marie-Jeanne* emprunte le Canal de Suez. Babar entend peser de tout son poids sur la prochaine réunion plénière de la Convention de Washington qui se tiendra à Harare, en juin prochain. En effet, des pays d'Afrique emmenés par le Zimbabwe et l'Afrique du Sud entendent obtenir de cette réunion capitale pour la flore, la faune et la biodiversité mondiales la réouverture du commerce international de l'ivoire d'éléphant.