ROBIN DES BOIS
association de protection de
l'Homme et de l'environnement
15, rue Ferdinand Duval
75004 Paris
Tél. : 01.48.04.09.36

N° 36
ÉTÉ INDIEN 2000
25 F

ROBIN DES BOIS

LA FLÈCHE

GIVET PAS
A TABLE SUR LA DUNE PERCHÉE
UN POISSON D'AVRIL EN DANGER
FUMANTS ET TOXIQUES
LES PRIONS S'INFILTRENT
UNE CARRIÈRE MAL REMPLIE
ARSENIC ET VIEILLES POUBELLES
LES MAUVAIS SORTS DU RADIUM
LA VÉRITÉ VIENT-ELLE DU CIEL ?
UN TROU DANS LA SARTHE
JUNIOR M À BREST
KIFANGONDO À DUNKERQUE
À LA PELLE
SEDOV, ERIKA ET KOURSK
MERCI UNIVERSAL
LE HAVRE : PORT TOTAL

GIVET PAS

L'ecoterrorisme des rusés de Cellatex, la presse parisienne, les chercheurs du CNRS et de divers Instituts des Très Hautes Études Sociales et Sociologiques ont adoré. "Pollution du désespoir" "auto-mutilation" "oubliés de la croissance" "conflit d'avant-garde", tout y est passé. Cette vieille pétoire centenaire qui fabriquait depuis 50 ans une fibre synthétique unique et bon marché n'a jamais su se diversifier, faute de l'inertie des patrons et des syndicats. Jusqu'au bout et contre l'évidence, il a été question d'un énigmatique repreneur du nom de H2O, une fumisterie de plus, comme l'information selon laquelle Cellatex était classée Seveso, histoire de faire monter d'un cran la pression. Qui pouvait reprendre une usine qui n'a pas de station d'épuration et qui laisse depuis des lustres partir ses effluents bruts dans le milieu "naturel" et des lagunes internes? Avec une garantie d'équivalent - salaire de 24 mois, des indemnités de reconversion, et une prime de 80.000 francs, les "desperados" ont "gagné" "dans la dignité" paraît-il. Ils doivent bien se marrer au bistrot du village.

A SORGUES NON PLUS

Avec une menace de fermeture de l'atelier 355 à la clef, les syndicats et la direction de la SNPE (Société Nationale des Poudres et Explosifs) de Sorgues dans le Vaucluse ont exigé du ministère de l'Environnement l'autorisation de rejeter dans le Rhône un affluent d'acide sulfurique. Muet à Givet à propos des dangers de l'acide sulfurique, le ministère de l'Environnement a dit oui à Sorgues, en s'appuyant sur le rapport d'un illustre spécialiste parisien, le professeur Trémillon qui, contre l'avis des pêcheurs locaux, a estimé qu'il était possible de rejeter sans dommage de la fin juillet jusqu'au 15 septembre 50t/jour de bains d'acide sulfurique à une concentration maximale de 14 g/l, alors que l'arrêté préfectoral du 7 août 1997 autorise un flux maximal de 4t/jour à une concentration de 0,7 g/l. La baignade est interdite jusqu'à 150 m en aval du point de rejet. A l'amont d'Avignon, la SNPE participe au festival des turpitudes de l'été. Dans ce domaine, elle ne chôme jamais. Ce dinosaure de 200 hectares installé depuis 1915 au confluent de l'Ouvèze et du Rhône multiplie les éclats et les coups fourrés. La vétusté de nombreux ateliers de l'usine, l'utilisation massive d'acides corrosifs, provoquent de multiples fuites d'effluents liquides ou gazeux et des explosions qui ponctuent le quotidien du site. Quinze jours avant l'explosion des colonnes de régénération des acides issus de l'atelier 355, une fuite d'ethyl-hexanol avait provoqué de violentes irritations des yeux et des voies respiratoires chez quatre employés d'une usine riveraine. La chronique de l'usine SNPE de Sorgues compte aussi la pollution de la nappe phréatique d'accompagnement du Rhône par des composants de pesticides, qui la rendent impropre à toute consommation. Les mesures de "dépollution" engagées cette année (7 ans après la découverte des faits) consistent en un pompage des eaux polluées, leur utilisation industrielle dans l'usine, et leur rejet dans le Rhône sans autre forme de traitement. La tolérance dont bénéficie la SNPE de la part des administrations de contrôle est une incitation aux solutions de bricolage. La SNPE est une authentique usine Seveso.

A GONESSE ENCORE MOINS

Les accidents de transports sont des tragédies humaines mais aussi des catastrophes technologiques majeures, tel l'incendie du tunnel routier du Mont-Blanc émetteur de dioxines et d'amiante. Un Concorde avec 100 tonnes de kérosène, une panoplie de fluides toxiques, l'éventail des matériaux ignifugés, les isolants électriques chlorés, l'amiante du bouclier thermique, un Concorde qui s'écrase sur un champ de blé, c'est une usine qui s'écrase et s'installe durablement sans étude d'impact préalable. Encore faut-il en faire une après.

Le site de l'enterrement du Concorde est un site pollué. Les nappes souterraines sont touchées par les hydrocarbures. Dans l'impossibilité de décaper les terres tant que l'enquête est en cours, il faudrait les recouvrir par un cocon étanche, et aussi dire comment les substances radioactives comme le thorium 232 et l'uranium appauvri couramment utilisés dans les alliages aéronautiques ont résisté à un incendie dépassant largement les 800° et la demi-heure des tests les plus sévères en métallurgie nucléaire. Dès le 26 juillet, Robin des Bois a sonné l'alarme. Notre principale préoccupation était de contribuer à l'information des sauveteurs et des collecteurs de débris. Enfin, le 25 août, par un coup de téléphone, le cabinet du ministère des Transports nous informe que Rolls-Royce certifie par fax qu'il n'y a pas de substances radioactives dans les réacteurs du Concorde, du moins dans les parties qui relèvent de sa responsabilité. Mais qu'en est-il de la SNECMA, co-constructeur des réacteurs, des alliages de la carlingue et du train d'atterrissage ? Le 25 août, l'Opri (Office de Protection contre les Rayonnements Ionisants) ou d'autres laboratoires officiels n'avaient toujours pas réalisé d'inspection radiologique du site ou des pièces rassemblées dans un hangar militaire de Dugny.

ET VAUJOURS NE VAUT PAS LE DÉTOUR.

Radioactive, pleine d'amiante, pyralénique - 19 transformateurs sont laissés sur place "pour faciliter la reconversion du site" - et potentiellement explosive au niveau des canalisations souterraines, la succursale en région parisienne de la Direction des Applications Militaires du Commissariat à l'Énergie Atomique n'est pas un cadeau. Mais le CEA voudrait avec la bénédiction des pouvoirs publics abandonner cet ancien centre pyrotechnique puis consacré à la détonique nucléaire. Le tir de barrage des riverains et de quelques associations devrait empêcher les deux préfets concernés - Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne - de laisser le CEA se défaire en l'état de son cadeau empoisonné. Le site de Vaujours est un candidat naturel à l'inventaire 2000 des déchets radioactifs de l'Andra (Agence Nationale pour la gestion des Déchets Radioactifs)•

LA FLÈCHE

Directeur de la publication: Jacky Bonnemains
Rédaction, documentations, investigations, actions:
Jean-Pierre Edin, Charlotte Nithart, Jacky Bonnemains, Anne Nepveu de Villemarceau, Solène le Metayer, Jean-Pierre Geismar, Fabiola Moussa, Véronique Mathé.
Manchette: Maria Arnold et Anne Gallet.
Illustrations:
Bracquemont, eau forte "Les Mouettes" (couverture); Bruno Congar (p. 14 et 15).
Photos: Ign (page 11), Jean-Pierre Edin et Charlotte Nithart.
Merci à Martin et Manon
Maquette et impression:
Imprimerie Oudeville - 34, rue Le Brun 75013 Paris
Tirage 4000 exemplaires
Imprimé sur papier recyclé

A TABLE SUR LA DUNE PERCHÉE

Au bord de la mer, le site remarquable de Beg er Lann se fait bouffer ou plutôt grignoter. Les ogres sont patients, une cuillerée pour papa, une cuillerée pour maman. Ils cernent la proie depuis 1965 - route, lotissements, boîte de nuit, caravaning, miettes d'immeubles laids - enferment petit à petit un site ouvert sur la grève et les vagues, l'île de Groix, l'anse du Pouldu et l'étang de Lannénec à Guidel. Beg er Lann est pris dans les filets du tourisme et de l'extension de Lorient.

C'est un tertre de coquillages et de sable fossile ancré sur un promontoire de granit. Il culmine à vingt mètres et ne s'étend plus aujourd'hui que sur une vingtaine d'hectares. C'est une dune perchée avec quelques rares pieds d'immortelle des sables et de raisins de mer. En mai, une marée d'asphodèles déferle sur les landiers de bruyère, de cuscute et d'ajoncs; y nichent des engoulevents et des chouettes chevêches tandis que des espèces arboricoles comme les serins cini, les pinsons et les chardonnerets élégants font leur nids dans les pins maritimes et les feuillus à la périphérie du site. Sur le flanc nord, derrière le peuplement de géranium sanguin, un massif fortifié dresse ses aubépines et fourrés à prunelliers, comme une redoute végétale qui n'aurait pas été touchée depuis le milieu du siècle, le domaine des fauvettes, celles des jardins, la fauvette à tête noire et la grisette, des troglodytes, du pouillot, de la grive musicienne et du bruant zizi.

C'est ici dans cette réserve naturelle résiduelle de la communauté d'agglomération du pays de Lorient que le Foyer d'Armor vient de décrocher le permis de construire douze maisons avec jardinets, menuiseries en PVC, voies de desserte goudronnées. Le promoteur estime que le terrain d'assiette est recouvert "d'un tapis herbeux et de buissons impénétrables". L'architecte a réussi la prouesse de caser sur un demi-hectare douze maisons au lieu de onze initialement projetées. Une cuillerée pour qui ? Sans doute pour habituer les riverains et les naturalistes aux matériaux de chantier, il a fallu six mois aux services techniques de la ville de Ploemeur, responsable de l'avenir de Beg er Lann, pour retirer de mauvaise grâce une tonne ou deux de gravats jetés par un artisan local sur les asphodèles d'Arondeau, en plein milieu de la dune perchée. Sur le flanc nord, le projet d'un terrain de caravaning est toujours d'actualité, même si la préfecture du Morbihan n'en est pas encore officiellement informée.

Pourtant, au sens de la Loi Littoral les milieux naturels abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales menacées de disparition, les dunes, les landes côtières, les lidos, "les accidents géologiques remarquables" doivent être préservés. Beg er Lann n'est rien d'autre que tout cela et il constitue sans doute aucun l'un des chefs de file de ces sites martyrs du littoral qui sans heurt et sans bruit sont détruits par la négligence des élus et l'indifférence de trop d'administrés.

Alors que l'espèce est protégée en Bretagne par un arrêté ministériel, de très nombreux spécimens de gaillet négligé (Galium neglectum) poussent sur l'emprise concernée par le permis de construire. L'arrêté dispose que "pour prévenir la disparition d'espèces végétales menacées et de permettre la conservation des biotopes correspondants sont interdits en tout temps sur le territoire de la région Bretagne, la destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette, ou l'enlèvement, le transport, le colportage, l'utilisation, la mise en vente ou l'achat de tout ou partie des spécimens sauvages des espèces énumérées".

Alertée, la Diren Bretagne (Direction Régionale de l'Environnement) qui a une capacité de réponse inférieure à celle d'un guichet de gare désaffectée est évidemment restée muette, écrabouillée par les pressions des élus locaux de plus en plus agressifs et influents. Sur un simple coup de fil, ils sont capables de faire déprogrammer un sujet sur une chaîne de télévision. L'expérience de Robin des Bois au contact de la marée noire et des communes littorales a montré que les maires et les regroupements de maires peuvent raconter n'importe quoi, dégoupiller les grenades à intimidation et pour ce qui concerne les associations locales, les torpilles à subventions. Ils peuvent faire dire à un ministre qu'une catastrophe n'est pas une catastrophe•

AEP Fort-Bloqué
21, rue de Ploemeur-Fort Bloqué - 56270 Ploemeur.

UN POISSON D'AVRIL EN DANGER

Dans le cadre de la réunion plénière de la Convention de Washington sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (Cites - Nairobi du 10 au 20 avril 2000), 151 États ont inscrit à l'annexe I le genre des poissons coelacanthe dans le but de protéger le *Latimeria menadoensis*, une espèce nouvelle identifiée par des chercheurs français dans la mer des Célèbes. L'Indonésie l'a promulgué "trésor national" par la loi 7/1999. La proposition de la France et de l'Allemagne, étayée par les travaux de Pouyaud et compères, a été acceptée par consensus par la communauté internationale avec l'appui du Secrétariat de la Convention et de ses organes scientifiques. L'annexe I pour le *Latimeria menadoensis*, c'est l'assurance qu'il ne fera pas l'objet d'un commerce international. Les collectionneurs se presseraient déjà sur les quais des ports de pêche indonésiens. Le seul problème, c'est que personne ne peut administrer la preuve que le *Latimeria menadoensis* existe. Par contre, pour les espèces reconnues, la Cites est beaucoup moins protectrice.

La nouvelle avait fait grand bruit, jusque dans la rubrique scientifique de France Info: en 1999, trois chercheurs français de l'IRD (Institut de Recherche pour le Développement, ex-Orstom) déclarent avoir découvert une nouvelle espèce de coelacanthe, en Indonésie, à quelques 10.000 km des Comores, où la présence de ce poisson qualifié de fossile vivant est attestée depuis 1939. Les analyses le confirmaient: le poisson découvert présente des différences génétiques avec l'espèce dûment identifiée dans l'Océan Indien. Les analyses n'ont été effectuées que sur un spécimen mais ce n'est pas grave, les convictions ne sont plus les vieilles sorcières du monde scientifique, vive la modernité ! Son nom sera Latimeria menadoensis. Mais peut-on voir le poisson ? Pas possible. Désolé; le professeur Pouyaud et son équipe l'ont donné à un pêcheur qui devait le remettre au service des pêches indonésien, qui l'a donné à un musée, qui se l'est fait voler, et il serait dans une collection privée inaccessible. Mais alors, une photo ? Pas de problème, elle a été envoyée courant 2000 au magazine scientifique Nature pour publication.

Mais le comité de lecture de Nature a repéré l'arnaque en juillet 2000: il s'agit d'une mauvaise reproduction d'une photo qu'un scientifique des États-Unis leur a déjà fait parvenir en 1998. Erdmann a effectivement annoncé la découverte d'une population de coelacanthe en Indonésie, en se gardant d'affirmer qu'il s'agissait d'une espèce différente de celle répertoriée dans l'Océan Indien. Pourtant, un membre de l'équipe française affirme avoir pris la photo cruciale. Enfin affirmait, maintenant il dit que c'est un ami mort qui l'a faite et que sa veuve la lui a donnée. Au titre des variantes, il prétend aussi que le cliché a été retrouvé dans un déménagement. On le comprend, c'est tellement courant de trouver des nouvelles espèces que l'on peut se permettre de n'avoir qu'une épreuve et de l'égarer au même titre que la carte postale de Tata en vacances à Cracra-les-bains.

C'est sûr: l'éléphant d'Afrique (Loxodonta africana) et l'éléphant d'Asie (Elephas maximus) sont différents. Là où il sont confondus, c'est dans le braconnage. En 1997, à Harare, capitale du Zimbabwe, les populations d'éléphants de la Namibie, du Botswana et du Zimbabwe ont été déclassées de l'annexe I à l'annexe II, et des quotas d'exportation d'ivoire vers le Japon ont été attribués à ces trois pays. Le braconnage a alors repris à travers les continents africain et asiatique: très loin des subtilités de la Convention, les trafiquants ont simplement compris que le trafic pouvait reprendre. La résurgence des massacres n'a pas suffi à convaincre les pays membres de reclasser tous les éléphants en annexe I. Au contraire, les populations d'Afrique du Sud, plaque tournante du trafic, ont également été déclassées en annexe II. Certains disent qu'il faut garder le moral, qu'aucun quota n'a été attribué, que le commerce est donc interdit et que l'ivoire des éléphants tués maintenant ne peut trouver de débouchés. Mais l'éléphant, c'est aussi de la peau, et des représentants ont déjà proposé leur gamme aux couturiers français pour les sacs, bottes et ceintures. C'est l'Europe qui a trouvé ce compromis, incitant le Kenya et l'Inde à retirer leurs proposition de réinscription en annexe I.

Pour se sentir tout-puissants, maîtres du monde, dompteurs des créatures sauvages les plus féroces, certains n'hésitent pas à se mettre autour du cou une dent de grand requin blanc (environ 3600 FF), ou pire, d'en accrocher les mâchoires aux murs (jusqu'à 300.000 FF), ou encore, de partir à la quête de la bêêête. Les problèmes d'ego sont assez répandus sur Terre et ils mènent le grand requin blanc (Carcharodon carcharias) vers l'extinction. Il est aussi victime des filets de plages. Ce poisson majestueux est indispensable à l'écosystème marin. Pour le Japon et la Norvège, grands ratisseurs des océans, il est hors de question d'inscrire un requin aux annexes de la Convention, de même que toute autre famille de poisson à forte valeur commerciale. Pour eux, c'est la Food and Agricultural Organisation (F.A.O.) qui est compétente en matière de pêche. Ils disent le contraire quand il s'agit de déterminer si les baleines sont du ressort de la Cites ou de la Commission Baleinière Internationale, la Cites étant en l'espèce plus réceptive à leurs thèses. La proposition des États-Unis et de l'Australie d'inscription en annexe I du grand requin blanc a été refusée, comme les propositions d'inscription du requin pèlerin (Cetorhinus maximus) et du requin baleine (Rhincodon typus)•

ALERTE JAPONAISE

Robin des Bois était aussi à Adelaide, en Australie, pour la Commission Baleinière Internationale. La proposition de sanctuaire dans le Pacifique Sud a été refusée, la Norvège et le Japon ayant réussi à mobiliser le nombre de votes nécessaires à un blocage. Le projet sera à nouveau proposé à Londres, l'année prochaine. Une résolution non contraignante contre la chasse "scientifique" japonaise de cachalots et de rorquals de Bryde a été approuvée.
L'embuscade est à l'horizon 2002. Le Japon sera à nouveau hôte de la CBI et toutes les conditions seront réunies pour aboutir à la reprise officielle de la chasse commerciale.

Pour toutes informations sur les dernières sessions de la Cites ou de la CBI, consultez-nous, et lisez le prochain numéro de la Garance Voyageuse où Robin des Bois développe les décisions concernant les végétaux.

La Garance Voyageuse - 48370 Saint-Germain-de-Calberte

FUMANTS ET TOXIQUES

La France profonde recèle dans ses plaines, ses bocages, et chefs-lieux de cantons des incinérateurs datant des années Twist. En cours de fermeture, ou en activité prolongée, ils laissent des résidus toxiques solides, cendres et mâchefers et diffusent par des cheminées métalliques des panaches qui empoisonnent la vie des gens et leur santé. Pire encore, ces sites noircis par le brûlage des déchets ménagers et assimilés sont souvent désignés pour héberger une nouvelle génération d'incinérateur moins polluant à la tonne brûlée mais d'une capacité triplée, voire quadruplée.

EN BRETAGNE

Le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de Saint-Pol-de-Léon aujourd'hui relayé par la communauté de commune du pays Léonard n'a toujours eu qu'une idée en tête: protéger l'environnement et la qualité de vie des habitants des 12 communes concernées, sauf Plougoulm où les habitants de la vallée de l'Horn ont pendant près de 30 ans souffert de l'incinérateur déversant des gaz et fumées bleus s'écoulant dans la verte vallée. Vu du sommet de Plougoulm, le Mont des Mâchefers (environ 100.000 tonnes), le panorama est joli mais sinistre. Toutes les fermes, une dizaine, ont connu leur cancer. Quand il a ouvert en 1974 cet incinérateur était qualifié dans la presse d'installation moderne et révolutionnaire, sans fumées ! "On a beaucoup souffert" dit aujourd'hui un agriculteur malgré tout resté sur les terres de ses parents. Surtout le week-end. Ils l'éteignaient le vendredi soir et ça continuait à brûler à petits feux jusqu'au lundi. La bête est définitivement éteinte depuis l'été 1999. Novergie, filiale de la Lyonnaise des Eaux, et le Sivom qui avant sa dissolution n'a pas eu le temps de s'en occuper et "le regrette", ont laissé sur place les sous-produits d'incinération, cendres et mâchefers, un nid de sulfates, d'arsenic, de dioxines, de plomb, de mercure et d'hydrocarbures et de tout un tas de cochonneries imbrûlées, perché au dessus de l'Horn. En contrebas, l'impact est terrible. "Le jus de mâchefers s'écoule. A cet endroit la rivière est morte. Rien ne pousse et rien n'y vit. Un peu plus loin l'Horn se jette dans la baie de Sieck, une baie appréciée pour la pêche à pied, les activités nautiques et la cueillette des salicornes". Ainsi s'exprime Gilles de Villartay, directeur de l'Étoile de Mer, une association qui entretient chemins et rivières de la région. Il est temps que des informations complètes, sincères et obligatoires dans le cadre de l'évaluation des impacts biologiques des sites pollués, sur la contamination par les résidus d'incinération de l'incinérateur de Plougoulm de la faune, de la flore soient rassemblés et que les mesures correctives soient prises.

Novergie, l'exploitant et le gestionnaire des cendres et mâchefers, sait que la situation est inacceptable, mais se tait. La machine a été démontée en juin 2000. Abandonnée depuis un an, elle était restée en l'état entrouverte et gorgée de cendres, comme un moulin sinistre.

Les vergers sont malades autour des incinérateurs.

EN BOURGOGNE

L'incinérateur d'ordures ménagères de Fourchambault dans la Nièvre est exploité par la société Valest, filiale de Vivendi, pour le compte du Sivom de l'agglomération de Nevers. Installé depuis 1978 au lieu-dit "Pré des Chaumes", il arrose de cendres grasses les communes de Varennes-Vauzelles, Fourchambault, Garchizy, suivant la direction des vents. Des odeurs de plastique brûlé sont perceptibles jusqu'à 2 km du site. Les riverains les plus exposés sont à Garchizy. Les normes d'émission de poussières fixées dans l'arrêté ministériel de 1991 n'ont jamais été respectées. Depuis une dizaine d'années la situation empire. Des taux de concentration en poussières vingt fois supérieurs au seuil autorisé ont été relevés par la Drire (Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement). La vie quotidienne dans le périmètre d'influence de l'incinérateur est un calvaire pour les habitants les plus exposés. Les odeurs d'ordures ou de plastique brûlé se remarquent immédiatement, et des nuisances plus insidieuses portent atteinte à la santé publique. Par épisodes, des irritations de la gorge, des yeux, du nez, de la peau sont provoquées par les fumées. Des voisins souffrent de bronchite chronique et de difficultés respiratoires. L'inquiétude se diffuse parmi les riverains, qui remarquent une forte proportion de cancers, une trentaine de cas dans un périmètre de 750 m autour de l'usine. Dans une rue de Garchizy située sous les vents dominants, sur 15 maisons six personnes ont été atteintes, quatre sont décédées. Des riverains ont fondé l'Association de Défense de l'Environnement de l'Agglomération Neversoise (ADEAN). Ils ont entamé un recensement des cas de maladies attribuées à l'incinérateur. Les dioxines émises n'ont jamais été mesurées, car la circulaire ministérielle spécifique ne s'applique qu'aux unités brûlant plus de 6t/h de déchets.

Les nuisances sont reconnues par la Préfecture de la Nièvre, qui a mis plusieurs fois l'exploitant en demeure de respecter la réglementation. Sans résultat.

L'incinérateur obsolète doit normalement s'arrêter de fonctionner à la fin de l'année, la construction d'une nouvelle unité est déjà programmée sur le même site. Les riverains s'opposent à ce nouveau projet, dont l'objectif est de capter un gisement de déchets de plus de 45.000 tonnes par an, bien au-delà du tonnage produit par l'agglomération de Nevers•

ADEAN. 370, rue Jean Moulin 58600 Garchizy.

LES PRIONS S'INFILTRENT

En dépit des mesures sanitaires édictées depuis maintenant dix ans, le nombre d'animaux atteints par l'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB) ne régresse pas. Avec plus de 40 cas recensés officiellement en France depuis janvier, l'an 2000 marque un nouveau record. Pour tenter d'expliquer l'augmentation continue de l'épizootie, le ministère de l'Agriculture évoque maintenant la possibilité de transmission des prions par l'environnement, en plus des voies déjà identifiées. Il était temps d'y penser. Nous avons pu constater que tout au long de la filière la dispersion d'agents infectieux rejoint les sols, l'air et l'eau.

Le principal vecteur identifié de la transmission de l'ESB est l'incorporation de farines de viandes et d'os dans le régime alimentaire des ruminants. Cette pratique est interdite depuis 1990, mais continue d'être autorisée pour les porcs, pour les volailles, pour les poissons d'élevage et pour les animaux de compagnie. En juillet 1996 un décret, tardif avatar du principe de précaution, impose la destruction par incinération des farines fabriquées à partir des cadavres d'animaux morts de maladies, collectés par les équarrisseurs. Jusqu'alors ces farines étaient mélangées à celles provenant des déchets d'abattoirs, réputés plus sains. Édicté dans l'urgence de la "crise de la vache folle", ce décret retire du marché 140.000 tonnes de farines produites annuellement par les équarrisseurs. Leur destruction est un coûteux casse-tête pour l'État: en attendant la validation des procédures et la passation des appels d'offres, les stocks de farines animales maintenant qualifiées "à haut risque" s'entassent dans les régions d'élevage. Pour les équarrisseurs tous les hangars sont bons, même les plus délabrés, et quand ils n'en trouvent pas les tas sont déposés en plein air. Certains y sont encore, comme au Donjon dans l'Allier, attirant insectes, passereaux, pigeons, corbeaux, pies, mouettes, rats, chiens ou renards voulant s'en repaître. La diffusion d'agents infectieux dans l'environnement est alors maximale, renforcée par le vent et les pluies qui se chargent de les répandre aux alentours. Les hangars non-étanches ou percés n'assurent pas une meilleure protection. A Cléguer, à Caudan (Morbihan), à Plouisy (Côtes d'Armor) nous avons assisté aux repas d'oiseaux dans les hangars et autour, les farines à haut risque s'échappant par des fissures. Chez le transporteur routier Rivalan, qui loue une partie de ses locaux de stockage de Caudan à la société Saria-Industries, les portes du hangar sont grandes ouvertes à chacune de nos visites. Dans l'usine de fabrication d'aliments pour animaux de l'entreprise Matralan à St-Aignan-de-Grandlieu (Loire-Atlantique), un stock de farines à haut risque est conservé à proximité d'ingrédients autorisés. Son incinération est en cours, selon la Direction des Services Vétérinaires. Il aura fallu attendre quatre ans pendant lesquels les risques de mélange ont perduré.

Pour ceux qui manipulent les farines animales aucune précaution particulière n'est prise afin d'éviter les contacts et les inhalations. Alors qu'en Grande-Bretagne les ouvriers intervenant dans les stocks doivent être équipés de gants, de bottes, de combinaisons et de masques, en France rien n'est prévu.

La position des ministères de l'Agriculture, de la Santé et de l'Environnement s'arc-boute sur une ligne Maginot réglementaire seulement en vigueur depuis 1998: selon eux les farines "à haut risque" ne sont pas dangereuses, car leur cuisson s'effectue à 133° sous 3 bars de pression pendant 20 minutes. Supposée détruire les prions, cette norme n'est qu'un voeu pieux. Des expériences menées à l'École Nationale Vétérinaire de Maisons-Alfort ont démontré la résistance du prion à une température de 145°. Mais surtout, même en l'état cette norme est difficilement appliquée. Nous avons recueilli le témoignage d'un responsable de site d'équarrissage fabricant des farines à haut risque, nous expliquant que les trois paramètres de cuisson ne sont jamais assurés simultanément. Les opérateurs n'ont pas été formés à cette procédure, les cuiseurs sont souvent vétustes, la restructuration de la filière équarrissage augmente les rythmes de production et provoque l'engorgement des plus gros sites. Deux sociétés contrôlent 90% du marché en France: Caillaud SA et Saria-Industries. La création en décembre 1996 du service public de l'équarrissage, dont elles sont concessionnaires, a renforcé leur position et les a amenées à mettre en sourdine leur concurrence pour évoluer vers une entente s'apparentant à un cartel. La fabrication des farines animales à haut risque est maintenant concentrée dans quelques usines. Les autres sites ne sont plus affectés qu'à la collecte et au regroupement des cadavres avant expédition. Cette situation aboutit à une dégradation de la sécurité sanitaire et des conditions de travail. Des cadavres sont stockés parfois pendant plusieurs jours sans réfrigération, puis transportés sur des centaines de kilomètres vers les unités de cuisson. Ils parviennent ainsi de plus en plus dégradés, voire en état de décomposition avancée, compliquant leur traitement et exposant les ouvriers à des nuisances et à des risques d'infection accrus. Sur la route, les camions non-étanches dispersent odeurs et effluents méphitiques. Nous avons pu observer à Arzano (Finistère) des camions de la Saria dégoulinant de sang et d'humeurs. Les cadavres entassés dedans jusqu'à faire craquer la bâche de couverture provenaient de l'éradication d'un troupeau de plus de 300 bovins dans lequel une vache avait été atteinte d'ESB.

A l'intérieur des usines la situation est critique. Il suffit d'une panne de machine pour bouleverser l'organisation du travail. La fabrication des farines est alors bloquée, mais la matière première s'entasse vite. Des montagnes de charognes se créent avant que les camions ne soient détournés vers un autre site, lui-même rapidement à saturation. A certaines périodes de pointe - après de fortes chaleurs, qui provoquent la mort de nombreux animaux d'élevage en batteries, ou tout simplement après les jours fériés -, une panne dans une usine "haut risque" peut désorganiser toute une filière régionale, forçant les conducteurs de camions à reprendre la route vers des sites plus lointains. En mai 2000 à l'usine Saria de Guer (Morbihan) la mise hors service d'un oxydeur a entraîné une pollution majeure: les eaux de cuisson n'étant plus détruites, leur stockage dans une lagune a été organisé à la hâte. Les levées de terre censées confiner les effluents n'ont pas résisté. Une brèche s'est ouverte une nuit, libérant dans une rivière des centaines de m3 d'eau chargée en agents infectieux. Pendant ce temps les camions continuaient à décharger des cadavres sans qu'on puisse les traiter. Une

seconde panne dans le process de cuisson a créé une situation chaotique, avec obligation de détourner vers d'autres usines les cargaisons en route. Les eaux de la lagune sont depuis envoyées par camions-citerne à l'usine de Plouvara (Côtes-d'Armor), qui dispose d'une station d'épuration déjà surchargée.

Les industriels de l'équarrissage sont plus pressés de capter les dizaines de millions de francs que génèrent le service public que d'investir dans la modernisation de leurs équipements. A St-Jean-Bonnefonds, dans la Loire, la société Murgat souhaitait étendre cette année ses capacités de fabrication de farines sans verser un centime supplémentaire dans l'installation d'un traitement des effluents liquides enfin aux normes. La mauvaise habitude était prise depuis longtemps, toutes les eaux usées étaient rejetées dans les égouts de la commune, aboutissant à la station d'épuration de Saint-Étienne déjà surchargée. Fait rarissime, suite à une enquête publique unanime pour rejeter la demande, la Préfecture n'a pas délivré d'autorisation, et a même interdit toute fabrication de farines sur le site. Là encore les eaux de process sont emmenées par camions vers un site de traitement en Savoie.

"Stockage" de farines à haut risque en Bretagne, près de la rivière Scorff.

Dans les Deux-Sèvres, à Chatillon-sur-Thouet, le schéma d'évacuation des effluents vers le réseau collectif est similaire. La société Peignon et fils est à la pointe de la valorisation des gros boyaux, une activité qui ne craint pas la concurrence. En France seules deux entreprises exercent leurs compétences dans ce créneau, destiné à la fabrication d'enveloppes de saucisson et d'andouilles, ou à la production de fils chirurgicaux. Le problème des boyaux de bovins, c'est qu'ils ont été identifiés comme réservoirs de prions. En mai 2000 la Direction Générale de l'Alimentation a été sur le point de les interdire à la consommation, puis a finalement décidé de ne retirer des circuits que le bout le plus infecté, l'iléon. Chez Peignon et fils, les déchets de l'activité sont rejetés directement à l'égout, à tel point qu'un engorgement s'est produit en 1995, faisant déborder le réseau dans les rues de la ville. Au début du mois d'août, une inspection visuelle des regards nous a permis de vérifier que les graisses et les issues du grattage des boyaux y sont toujours déversées. La station d'épuration de Parthenay les recueille, puis elles sont embarquées par un récupérateur de graisses pour épandage dans des champs alentours. Encore une voie de contamination de l'environnement.

Le ministère de l'Agriculture a entamé une campagne de dépistage de l'ESB, prévoyant 48.000 tests sur des encéphales de bovins. Cette campagne souffre pourtant d'une lacune peu remarquée par les médias. Tous les tests programmés s'effectueront à l'entrée des sites d'équarrissage. Aucun n'est prévu à l'entrée des abattoirs. La découverte d'animaux infectés prêts à entrer dans le circuit de l'alimentation humaine serait une information trop explosive. Quant à la dissémination des prions dans l'environnement, si officiellement les services ministériels s'en préoccupent assurément, sur le terrain les effluents coulent toujours.

Flèche n°34

Collectif "Au pied du silo": Loïc GAUTHIER 5, place Pennec 22200 PLOUISY

Collectif "Savoir et Agir": Monique BELLIN Kerlarec 29300 ARZANO

UNE CARRIÈRE MAL REMPLIE

De mystérieux transporteurs et de noires cargaisons trouvent toujours le chemin des carrières; illustration de l'adage bien connu dans le monde impitoyable des déchets: "quand on a le trou, on a le marché".

A Ballots, en Mayenne, du sable de très bonne qualité est extrait par la société Pigeon Carrières d'Argentré-du-Plessis (Ille - et -Vilaine). L'affaire est juteuse, le sable est propre, ne nécessite pas de lavage, est payé 4 francs le mètre-cube aux propriétaires des terrains, et revendu de 60 à 80 F le m3 aux professionnels. Le gisement est traversé par une nappe phréatique dont le niveau doit constituer la limite inférieure d'exploitation, selon l'arrêté préfectoral d'autorisation. La société Pigeon a ouvert trois carrières aux lieux-dits l'Ecorcherie, la Cossumbre, et la Marinière. L'Ecorcherie a été abandonnée dans des conditions confuses: en 1997 l'exploitant avait creusé jusqu'au niveau de la nappe phréatique, puis s'était mis en tête, pour gratter plus de sable, de faire baisser le niveau en pompant et en rejetant l'eau dans une rivière proche, la Mée. En toute illégalité, après détournement d'une source et creusement d'un fossé d'évacuation de 3 m de profondeur, la société Pigeon accédait ainsi à des bancs de sable supplémentaires, plusieurs mètres sous le niveau naturel de la nappe phréatique. Témoin de ce gâchis en pleine période de sécheresse un riverain, M. Auguste Bouvet, parvint à faire réagir la Préfecture. La pompe flottante et sa nacelle furent démontées, l'extraction de sable abandonnée.

Elle reprit de plus belle dans les carrières de Cossumbre et de la Marinière, toutes proches. La nappe phréatique est maintenant affleurante. Des étangs et des mares se sont formés. En juin 2002, fin de l'autorisation d'exploitation, les lieux devront être remis en l'état de terres agricoles. La Marinière est déjà partiellement remblayée. Mais depuis 1999 des manœuvres étranges agitent les tas de remblais, et se poursuivent. Des débris de bitume, des déchets de démolition sont bennés dans les trous, en contact avec l'eau de la nappe, et recouverts de terre. A plusieurs reprises M. Bouvet remarque que des sacs d'ordures ménagères -voire des bidons crevés- se retrouvent au milieu des gravats, et sont rapidement enfouis par la pelleteuse de la carrière. Il alerte la mairie, la préfecture, personne ne réagit. Le 12 juillet 2000 M. Bouvet croise un camion suspect sur le chemin communal, repère le tas qui vient d'être déposé, et appelle les gendarmes. Du haut de la carrière, ceux-ci constatent que la pelleteuse de la société Pigeon remblaie déjà de la terre sur les déchets. Ils ne poussent pas plus loin les investigations. La carrière est un terrain privé, ouvert à tous les vents et aux camions discrets, mais retranché derrière ses pancartes "Défense d'entrer" et "Décharge interdite"!

Le 10 août une visite de Robin des Bois sur le site nous permet de faire des trouvailles inquiétantes. Les massifs de remblais examinés contiennent des déchets divers, plastiques agricoles, sacs-poubelles, laine de verre, vieux tubes de silicone, morceaux de bitume... Sur l'un des tas nous trouvons des cartons imprégnés d'huile de vidange, et sous quelques centimètres de terre des boulettes d'hydrocarbure pâteux, noir, luisant et odorant. Leur présence à proximité de la nappe phréatique ou en contact direct avec elle fait craindre une pollution persistante, insidieuse une fois la carrière remblayée. Les hydrocarbures polycycliques aromatiques, les phénols, les solvants contenus dans ces déchets seront lixiviés par les eaux pluviales et transportés vers les eaux souterraines qui sont utilisées pour l'irrigation agricole et pourraient à l'avenir être captées pour la consommation humaine. La découverte de déchets dans plusieurs tas dispersés sur le site rend suspect l'ensemble des zones déjà remblayées. Nous en avons informé la Drire Pays-de-Loire et la presse régionale. Suite à ces démarches, un inspecteur des installations classées a visité la carrière et devait rendre son rapport fin août. Le PDG de la société Pigeon Carrières et le responsable d'exploitation, accompagnés de deux adjoints au maire de Ballots, se sont transportés sur les lieux. L'entreprise est engagée dans une démarche de certification de ses activités à la norme ISO 9002, ce qui implique quelques efforts en matière d'organisation. L'affaire de la Marinière tombe au plus mal. La direction a annoncé qu'elle avait porté plainte pour "dépôt illégal de déchets". Un an et demi après les premiers témoignages, il était temps. Toutefois personne n'est venu interroger M. Bouvet sur les observations qu'il avait pu faire. Les visites sont restées superficielles, permettant tout de même à la Drire de signifier deux contraventions à l'exploitant, l'une pour défaut de barrières d'accès au site, l'autre pour absence de bac de rétention autour d'une cuve à gasoil fuyarde•

ROBIN DES BOIS

Adhésion à ROBIN DES BOIS comprenant l'envoi de la Flèche : +/- 250 F
Abonnement à la Flèche : 100 F
Chèque ou mandat à l'ordre de ROBIN DES BOIS

ROBIN DES BOIS
association de protection de l'Homme et de l'environnement
15 rue Ferdinand Duval - 75004 Paris

ARSENIC ET VIEILLES POUBELLES

A la mine d'or du Chatelet la présence au bord de la rivière de terrils de suies et de scories chargées d'arsenic, de cyanure et d'acides n'est plus seulement polluante; grâce à la Préfecture de la Creuse elle est fièrement signalée.

Des têtes de mort sur fond jaune parsèment maintenant le site, une clôture enserre les terrains et les bâtiments de la mine. Une pancarte "Produits toxiques" est affichée à l'entrée. La "mise en sécurité du site" décidée par la Préfecture après l'empoisonnement de deux vaches en novembre 1998 s'est achevée au début de l'été 2000 avec un peu moins de deux ans de retard. Rien n'a bougé. Les bidons d'arsenic gisent toujours éventrés par dizaines, les boues cyanurées suintent encore des bacs de décantation, les tas de scories arseniées poursuivent à chaque pluie leur lente érosion. La Tardes à quelques mètres continue de charrier dans son eau les particules toxiques relarguées par la mine. Cinq kilomètres en aval les barrages EDF de Rochebut puis du Prat accumulent stoïquement les sédiments rejetés dans le Cher par la Tardes.

Depuis 1905 trois usines se sont succédées sur le site. L'amalgamation au mercure, le grillage avant cyanuration ont été pratiqués. La fièvre de l'or dans la vallée de la Tardes a eu pour résultats la dispersion de poussières et de fumées toxiques, la silicose pour beaucoup de mineurs, l'empoisonnement du bétail, et la faillite de plusieurs sociétés minières. Le physicien Pierre Curie et l'industriel Armet de Lisle faisaient partie des investisseurs lors de la création de la Société Anonyme des Mines d'Or du Chatelet. Armet de Lisle est bien connu de Robin des Bois pour avoir dirigé l'usine d'extraction du radium de Nogent-sur-Marne, dont les emprises radioactives servirent ensuite à l'édification d'une école maternelle enfin fermée en 1998. Un tel comité de parrainage autour de la mine d'or promettait de laisser des traces...

La mine du Chatelet est un site pollué "orphelin", à la charge de l'État. L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Ademe) a prévu un budget de 24,5 MF pour sa réhabilitation. La dépollution envisagée sera partielle. Sur les 500.000 tonnes de déchets toxiques, seules 3 à 4000 t à très forte teneur en arsenic seraient évacuées. La masse de déchets laissée sur le terrain serait "confinée" sous du géotextile et des remblais, et isolée de la Tardes par une digue en béton, une sorte de mur de l'arsenic censé protéger la rivière des lixiviats toxiques et chargé d'éviter aux tas de scories d'être emportés par l'eau en cas de crue. Loin d'être dépolluée, la vallée de la Tardes serait enlaidie sur 500 m de long par cet ouvrage, sans être à l'abri d'un affaissement, d'une percolation des eaux polluées par-dessous la digue, ou d'une crue d'une amplitude imprévue. D'autres mines d'or, d'autres rivières ont connu de telles catastrophes: en février 2000 le Danube a été pollué par la rupture d'une digue retenant les effluents de la mine de Sasar, en Roumanie.

Une variante dans l'appel d'offres de l'Ademe proposera même la construction sur le site d'une usine expérimentale d'extraction de l'or résiduel contenu dans les stériles par des procédés sans cyanure. Sans cyanure, mais avec quels rejets? La société Sofimine aimerait tester son procédé grandeur nature sur les bords de la Tardes. Ce projet est supporté par la Préfecture de la Creuse, qui verrait d'un bon oeil les quelques emplois créés. Mais à la Drire de Guéret on est peu convaincu de la rentabilité de l'opération.

EDF doit procéder au curage du barrage du Prat, une opération déjà prévue en 1999 mais reportée à l'automne 2000, officiellement à l'époque à cause du faible débit du Cher. Les dépôts de sédiments au fond de la retenue contiennent de l'arsenic et du cyanure. Un captage alimentant la ville de Montluçon en eau potable se trouve 100 m en aval. L'arrêté préfectoral du 3 août 1999 autorisant les travaux impose des analyses de l'eau prenant en compte l'arsenic, mais pas le cyanure ni le mercure. Quant aux sédiments, il précise qu'ils "...seront extraits puis stockés en rive gauche de la retenue. Des analyses seront réalisées, en prenant en compte les paramètres pour l'épandage des boues de station d'épuration afin de permettre de déterminer la destination finale des dépôts." Toute la subtilité préfectorale se trouve dans ce paragraphe: les paramètres pour l'épandage des boues de stations d'épuration ne prennent pas en compte l'arsenic... Les vases du barrage du Prat pourront aller polluer des terres agricoles en toute légalité•

Flèche n°33

LES MAUVAIS SORTS DU RADIUM

Depuis 1992, Robin des Bois traque les déchets radioactifs issus des installations non nucléaires. Un travail de terrain allié à une documentation historique et scientifique qui a poussé les services de l'État à prendre en considération 13 sites de production d'acide phosphorique. Le risque principal est la deuxième fusion des métaux radioactifs issus du démantèlement de ces usines et leur utilisation dans des biens de consommation courante comme les châssis de voiture, les charpentes métalliques ou les casseroles. En 1995, Robin des Bois commence à inventorier les sites de l'archéo-nucléaire à savoir la filière de fabrication et de commercialisation du radium.

L'édition 1997 de l'inventaire national de l'Andra comprend une annexe radium et mentionne sans les détailler 40 sites à Paris intra-muros. Les adresses sont communiquées aux services compétents pour que soient entreprises des investigations et d'éventuelles mesures correctrices. Ces 40 sites sont la synthèse des adresses découvertes par Robin des Bois et par l'Andra qui mène ses recherches de son côté sans communiquer à Robin des Bois les résultats de ses investigations. L'édition 1998 explique que faute de moyens suffisants l'organisme de contrôle placé sous la tutelle de la Préfecture de Police n'a pu effectuer les contrôles nécessaires sur les 40 sites globalement évoqués en 1997. Les pages consacrées au radium sont transmises à Robin des Bois en avant-première. Le 1er septembre, Robin des Bois réactive sa campagne de presse sur les sites radium. C'est alors qu'entre le 2 et le 6 septembre, une campagne expéditive mettant en œuvre tous les laboratoires publics disponibles est menée sur plus de 40 sites parisiens. La rapidité avec laquelle ils ont été inspectés ne garantit pas l'exactitude des diagnostics. Les résultats généraux de la campagne de mesure sont diffusés pendant la conférence de presse de l'Andra relative à la publication de l'inventaire 1998, le 8 septembre. "Les sites qui présentent une radioactivité anormale seront traités dans les mois qui viennent" assurent alors les services de l'Opri. Le même jour, Robin des Bois diffuse un communiqué intitulé "Contribution à la transparence sur la gestion des déchets nucléaires" qui présente son inventaire des sites radium à Paris. Le 12 rue Chomel en fait partie.

En décembre 1998, l'Opri communique à Robin des Bois le résumé détaillé des investigations. 10 sites n'ont pu être visités, faute d'autorisation du concierge, du syndic ou de connaissance du code d'entrée (liste 1). 27 sites visités sont déclarés comme non contaminés (liste 2). 5 sites (liste 3) présentent des traces de contamination.

L'inventaire 1999 de l'Andra précise que "des contrôles complémentaires effectués sur 1 site déjà visité ne demandent pas de précaution particulière autre qu'un renforcement d'interdiction d'accès à un sous-sol (canalisations et siphons contaminés dans une partie désaffectée d'un sous-sol d'immeuble)". Il s'agit de la halte-garderie de la rue Chomel dans le 7 ème arrondissement de Paris, à côté du Bon Marché. Jusque dans les années 30, l'immeuble a été occupé par la compagnie Armet de Lisle qui y commercialisait le radium extrait à Nogent-sur-Marne; en 1938, l'immeuble pollué a été donné à l'association d'Aide aux Mères de Famille, encore maîtresse des lieux aujourd'hui.

En avril 2000, de nouvelles investigations sont menées pour établir le devis du chantier de décontamination. Le 19 mai, la halte-garderie est fermée, sans information préalable aux parents des enfants. Le 22 mai, une réunion d'information se tient au Ministère de la Santé. Plus de 300 personnes sont réunies, l'ambiance est houleuse, émotionnelle, biaisée par des turbulences politiques, des conciliabules de chapelle et des surenchères d'épiciers. Le jour même, un des parents à porté plainte contre X. Les débats sont enregistrés sous contrôle d'huissier. L'Opri fait état de tâches détectées ici et là dans deux étages, au rez-de-chaussée, dans les parties communes jusqu'au collecteur d'eaus usées initialement repéré. Aux yeux de tous, une décontamination s'impose même si les risques sanitaires sont faibles, très faibles ou inexistants selon les avis des uns et des autres. La quantité totale dispersée est évaluée à 1 mg de radium.

Quelques jours après, deux événements simultanés et contradictoires démontrent les difficultés de gestion de l'information en matière de risques liés à la radioactivité, en particulier quand des enfants sont concernés: une partie des parents emmenés par un expert de la Direction de la Sûreté des Installations Nucléaires s'exprimant ès qualité de parent réclame la réouverture immédiate et partielle des locaux; un haut fonctionnaire de la Préfecture de Police de Paris qui avait assisté à la réunion publique se suicide.

Après la nomination d'un expert judiciaire, fin août, qui doit procéder à la réalisation de mesures complémentaires en 10 jours, les travaux de décontamination sont prévus à partir de la deuxième moitié de septembre 2000 et la halte-garderie devrait réouvrir un à deux mois après le début des travaux. Il n'y a pas d'installation disponible pour stocker cette famille de déchets, une simple fourrière est ouverte à cet effet à Cadarache sur des terrains du Commissariat à l'Énergie Atomique. Parfois, mais ce ne sera sûrement pas le cas à la halte-garderie de la rue Chomel, ils restent sur place dûment balisés par un ruban de chantier et emballés dans des films de plastique.

Flèches n°29, 30, 33.

- **Liste 1:** 10 sites non contrôlés suite à un refus ou à un problème d'accès.
- 13, rue de Rivoli, 75004: ancien laboratoire Alpha-Radium. Pas de mesure effectuées.
- 74, rue Vaneau 75007: Société de radium médical. Le contrôle de 2 soupiraux donnant sur la rue a permis de constater le triplement du champ de rayonnement au niveau du 1er soupirail.
- 10, rue Lavoisier 75008: Société d'Émanothérapie.
- 12, rue Vignon 75009: bureau de l'usine Nogent. Contrôles partiels.
- 1, cité Paradis 75010: Laboratoire français du microradium.
- 21, bis rue de Paradis 75010: Sté Franco-belge de radiumthérapie.
- 157, rue de Sèvres 75015: Ets Albert Buisson. L'adresse correspond à l'hôpital Necker.
- 92, bd Murat 75016: Klinghoffer.
- 153, rue Lamarck 75018: Laboratoire de radiologie et électrothérapie.
- 33, rue Saint Jacques 75020: Laboradium. Refus de la Pharmacienne.

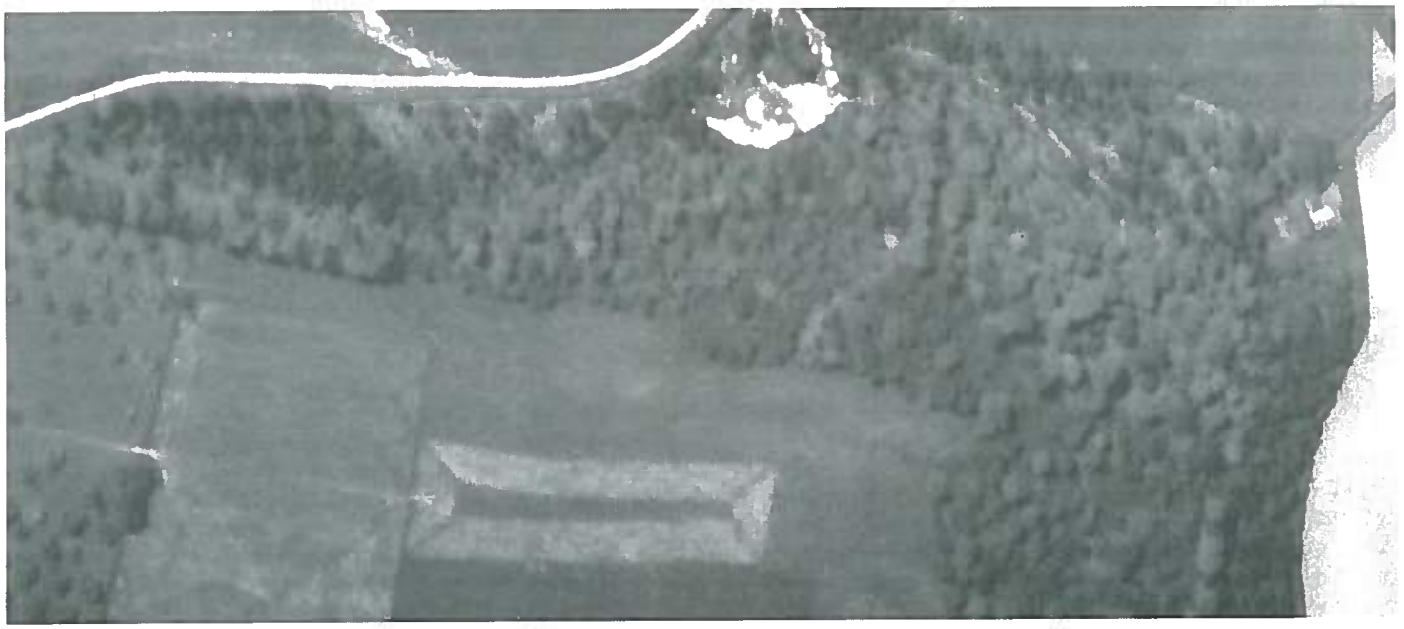
- **Liste 2:** liste des sites non contaminés d'après l'Opri.
- 12, place de la Bourse 75002.
- 22, rue de la Sorbonne 75005.
- 206, bd St Germain 75007.
- 17, rue Chomel 75007.
- 1, rue de Stockholm 75008.
- 27, rue Marbeuf 75008.
- 56, rue Galilée 75008.
- 59, rue de Provence 75009.
- 21, rue Chaptal 75009.
- 17, rue d'Hauteville 75010.
- 11, chaussée la Muette 75016.
- 147, av Victor Hugo 75016.
- 29, rue Truffaut 75017.
- 21, rue St Fargeau 75020.
- 37, bd des Capucines 75002.
- 98, rue de Sèvres 75007.
- 25, rue Vaneau 75007
- 110, bd Haussman 75008.
- 13, rue Vignon 75008.
- 54, rue Marceau 75008.
- 41, rue d'Artois 75008.
- 20, rue St Georges 75009.
- 20, bd Montmartre 75009.
- 49, rue de la Procession 75015.
- 3, av Victor Hugo 75016.
- 67, rue de Prony 75017.
- 28-28 bis rue Ponchet 75017.

- **Liste 3:** 5 sites présentant des traces de contamination.
- 12, rue Chomel 75007: Antenne commerciale d'une société de radium.
- 27, rue de Miromesnil 75008: Laboratoire pharmaceutique de radium. Faible activité décelée.
- 14, rue de la Pépinière 75008: Cie Fse Industrielle et Commerciale du Radium.
- 34 rue du Fb St Honoré: SIREI. Doublement du bruit de fond en regard d'un siphon d'évacuation d'eaux.
- 63 bis, rue de la Victoire 75009: Ateliers et Laboratoires Henri Paban. Point détecté dans la cave, sous-sol non contrôlé.

- **Liste 4:** adresses non visitées par l'Opri.
- 20, rue des Capucines 75001: Thoradia.
- 7, rue Boccador 75008: Office Français du Radium.
- 51, rue Domrémy 75013: Laboradium.

- **Liste 5:** un site "disparu".
- 58, rue Malakoff 75016: Société Solar. Il n'y aurait plus de n°58 dans cette rue.

LA VÉRITÉ VIENT-ELLE DU CIEL ?



© IGN

Les vestiges de guerre ne sont pas intégrés dans les filières d'élimination des déchets. Ils sont stockés dans l'oubli et souvent hors des périmètres militaires. Une anomalie géologique caractérisée par des "ailettes" en bout de parcelle donne à penser que des matériaux inconnus ont été accumulés et recouverts juste au dessus des galeries mortelles. Cette photo aérienne remise à jour par Robin des Bois fait réagir le préfet de Seine-Maritime. Des recherches historiques sont demandées aux services de l'armée et des investigations de terrain vont être entreprises.

Le Mercredi 21 juin 1995, trois enfants de Buchy dans le pays de Bray en Seine-Maritime partent en vélo jouer dans les grottes de Clairfeuille sur la commune de Montérolier, comme leurs parents l'ont fait et tous leurs copains le font. Il fait beau, c'est la fin de l'année scolaire. Le paradis.

A l'heure du dîner, ils ne sont pas revenus. Les deux pères vont voir ce qui se passe. Les vélos sont là, à l'entrée. Ils appellent, et personne ne répond ; un silence troublant et au fil des minutes pesant. L'un des parents retourne à Buchy chercher des renforts. A 21 h 10, ils arrivent. Certains ressortent quelques minutes plus tard, parlent d'une odeur étrange et indéfinissable, reprennent du filin supplémentaire qui leur sert de ligne de vie et reviennent vite près de la sortie, pris de malaises. Une sorte de fumée ou de brouillard envahit les galeries. Les pompiers professionnels arrivent vers 22 heures. A 22 h 30, plusieurs d'entre eux se désengagent des galeries tant bien que mal et doivent être soumis à des réoxygénations d'urgence. A 0 h 15, le médecin capitaine des pompiers de Rouen est retrouvé mort à une dizaine de mètres de la sortie. Sur place, le préfet de région annonce la décision terrible d'interrompre les secours. Neuf personnes sont prises au piège. Venus de Dieppe, les pompiers du Groupement Régional d'Intervention en Milieu Périlleux (GRIMP) supplient les autorités de les laisser rentrer. Munis d'appareils respiratoires de top niveau, ils assurent pouvoir intervenir en sécurité. La direction des secours reste inflexible. Au lever du jour, les pompiers recouvrent à nouveau l'autorisation de rentrer, à condition de ne pas pénétrer dans la galerie n°2. C'est grâce à la désobéissance d'un pompier de Dieppe que le corps encore en vie d'un de ses collègues de Buchy sera ramené à l'air libre vers 7 h 30 du matin. Le témoignage ultérieur de ce miraculé évoque dans Paris-Normandie, le quotidien régional, "une explosion, un phénomène incandescent, un gaz qui se serait enflammé entre deux foyers éloignés l'un de l'autre, des braises qui jonchent le sol sur au moins quatre-vingts mètres". Mais les huit autres victimes mortellement intoxiquées seront retirées une à une entre 8 heures du matin et 16 heures de l'après-midi. Les enfants en dernier. Ni les familles, ni les pompiers de Seine-Maritime, ni les spécialistes en toxicologie et en médecine légale ne se satisferont des conclusions jusqu'alors définitives du parquet de Dieppe selon lesquelles le monoxyde de carbone émis par un feu de camp allumé par les enfants est exclusivement responsable de leur mort et de celle des six sauveteurs.

Les galeries souterraines de Montérolier, aménagées par des prisonniers pour le compte des troupes allemandes, ont abrité le centre d'approvisionnement régional des missiles explosifs ou chimiques, les V1. Il alimentait des rampes de lancement du Pays de Caux, du Pays de Bray et de la région nord de Rouen. Après la guerre, entre 1947 et 1950, un vaste travail de déminage, de neutralisation et de regroupement des armes et munitions non explosées, y compris des V1 à charge chimique, a été entrepris par des spécialistes français et des forces alliées. Les terrains de destruction étaient toujours situés sur des terrains plats, culminants, inhabités et en lisière de forêts. Dans le cours de l'enquête consécutive à la catastrophe de Montérolier, il a été attesté que les galeries souterraines avaient été après guerre nettoyées et assainies. Rien n'a été dit sur le bilan et les conditions de cette opération. Nous avons cherché partout des déchets ou matériaux susceptibles d'avoir provoqué ou nourri les émanations toxiques. C'est en substance ce que les autorités judiciaires et administratives ont déclaré pendant des années. Ils ont effectivement cherché dedans, dessous, mais ils ne l'ont pas fait dessus. C'est là que pourraient se cacher les poisons toxiques et dégradés susceptibles d'avoir percolé à travers la craie et créé des poches de gaz mortifères, dans la nuit du 21 au 22 juin 1995•

UN TROU DANS LA SARTHE

La décharge des Vaugarniers à Montmirail arrange beaucoup de monde, dans la Sarthe et au-delà. Elle empoisonne aussi la vie quotidienne de ses riverains, et contamine les pâtures alentours d'agents infectieux mortels pour le bétail, transportés par des oiseaux qui se rassemblent par milliers sur le site.

Ouvert en 1979, le site de 12 hectares a un lourd passif, favorisé par une administration de contrôle peu présente, la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF), et par l'habileté de trois sociétés successives à interpréter voire à contourner les arrêtés d'autorisation d'exploitation. Elle est gérée actuellement par la société NCI Abilis, acronyme de "Net Cité Industrie". Beaucoup de choses ont été autorisées, encore plus ont été enfouies. On remarque dans le premier arrêté préfectoral la possibilité d'enfouir des sables de fonderie, des boues pelletables "non-toxiques" provenant de stations d'épuration, et des déchets industriels banals. Sous cet adjectif inoffensif se glissent aussi des déchets "assimilés", par exemple les résidus de dégrillage, les graisses et les boues de station d'épuration d'un des poids-lourds de la filière viande bovine, l'abattoir de la Socopa à La Ferté-Bernard. Plusieurs éleveurs dont les pâtures sont situées à proximité de la décharge ont vu leurs bêtes atteintes d'infections cérébrales. L'un d'eux a porté plainte après la mort d'une dizaine de ses vaches. L'instruction est en cours.

Le département de la Sarthe est en déficit chronique de moyens d'élimination pour ses déchets. L'incinérateur du Mans est en "remise à niveau" depuis l'année dernière. Selon la DDAF les travaux pourraient durer encore deux ans. En attendant, les ordures de la ville sont dirigées vers Montmirail, qui n'est autorisée à en accueillir que 40.000 tonnes par an. Les relevés d'exploitation indiquent des arrivées de plus de 70.000 t.

Si l'arrêté d'autorisation d'extension de la décharge émis le 18 décembre 1995 par le Préfet de la Sarthe comprend une courte liste des déchets admis, les exploitants se sont chargés d'élargir au jour le jour les apports. Une analyse des documents fournis à la Commission Locale d'Information et de Surveillance fait apparaître de curieux fournisseurs de déchets industriels "banals": les sociétés Seripharm, Sotapharm, Taxopharm, la IIIè Région militaire, une mention EDF usine à gaz, Framatome Connectors, Rhône-Poulenc Industrie, Chromex Industrie, Resipoly, Peinture Production, des syndics de sociétés en liquidation, et même un parc zoologique. Du beau monde utilise aussi la décharge, puisqu'une ligne du document cite comme client "M. Le Président du Conseil Général", dont les apports se montent à plus de 16 tonnes sur un an.

Une visite du site effectuée le 10 août 2000 par Robin des Bois nous a permis de nous rendre compte du gouffre existant entre l'arrêté d'autorisation et les pratiques de l'exploitation. Devant nous un camion de la Socopa est venu benner des graisses liquides dans l'alvéole: les liquides ne sont pas autorisés. Nous ouvrons un fût au hasard au milieu d'un tas d'une trentaine, étiquetés "Vivendi / Grand-Quevilly" et "Vivendi / Romans": il est plein de comprimés pharmaceutiques. L'explication donnée par le directeur du site, qui nous accompagne, est qu'il s'agit d'un lot "en transit" vers une autre unité du groupe, mais en transit depuis plusieurs mois, vers un site qu'il ne connaît pas...A proximité nous ouvrons un autre fût, présenté par notre guide comme étant "du talc": nous y trouvons des déchets bitumineux, eux aussi en transit, provenant de la société Siplast à Cormenon dans le Loir-et-Cher. Interrogé sur ces déchets à l'évidence peu banals, le responsable du dossier à la DDAF nous a confirmé qu'ils sont interdits dans cette décharge, et qu'il n'en avait pas connaissance.

Une station expérimentale de compostage est installée sur le site. Elle traite les boues de stations d'épuration, les déchets de bois et divers déchets fermentescibles, dont les matières stercoraires provenant de la Socopa. Ces matières sont les végétaux prédigérés contenus dans la panse des ruminants vidée à l'abattoir. Aucune panse ne doit se retrouver en décharge. Comme un mauvais hasard nous en découvrons justement une, bien luisante au milieu du compost. Un morceau de choix pour les corbeaux, ou les rats. Le responsable de l'exploitation nous assure que c'est la première fois, et que d'ailleurs il ne comprend pas comment cette panse a pu s'échapper des cribles de la Socopa... A la DDAF on confirme l'infraction relevée par...Robin des Bois.

Depuis 1997 la décharge de Montmirail est autorisée à recevoir des déchets d'amiante-ciment tels que les plaques ondulées, les canalisations et tuyaux, les regards... Ils sont regroupés dans une alvéole qui leur est dédiée. Selon l'arrêté préfectoral instituant des prescriptions additionnelles pour l'admission de l'amiante, "Les déchets...sont déchargés avec précaution avec des moyens adaptés." La réalité est plus violente: ne disposant pas de rampe d'accès au fond, les camions vident les palettes enveloppées de plastique du haut de l'alvéole. Elles atterrissent 5 mètres plus bas, certaines éventrées, les plaques d'amiante-ciment brisées, émiettées. Les alvéoles devraient être refermées toutes les 24 heures, afin de limiter les envols de poussières: les palettes que nous avons vues se trouvaient là depuis trois jours.

Le futur de la décharge ne semble pas inquiéter le responsable du site. Pour contourner l'interdiction de mise en décharge brute à partir de 2002, NCI Abilis mijote un projet de centre de tri sur place, puis d'enfouissement des déchets ultimes. A la DDAF, on reconnaît que c'est la seule solution envisagée pour l'instant dans la Sarthe. Mais on s'inquiète aussi à mots couverts du passif de la décharge, et des "mauvaises surprises" éventuelles. A l'heure actuelle seuls trois piézomètres sont installés pour contrôler la qualité des eaux souterraines. L'entreprise a aussi acheté un étang, vraisemblablement pollué, afin de disposer de réserves d'eau. La DDAF affirme que pour l'instant les piézomètres n'ont rien enregistré. Mais avant toute reconversion du site, même en "centre de tri", un audit approfondi des sols, sous-sols, et des eaux souterraines devra être engagé. Une mission impossible, qui devrait justifier l'arrêt des enfouissements•

JUNIOR M À BREST

Construit en 1972 et battant pavillon égyptien, le Junior M est parti le 3 août 2000 en remorque pour la Turquie. Son ultime voyage commercial a été difficile. Il part en septembre 1999 de St Petersbourg pour Jorf Lasfar au Maroc avec 6000 t de nitrate d'ammonium. Mais il n'arrivera jamais à destination. Malmené dans la tempête, il aurait en outre été heurté par une bille de bois ou un conteneur à la dérive. Le capitaine du Junior M décide de gagner un port refuge. Il essaie de rentrer à Vlissingen aux Pays-Bas, à Cherbourg et à St Malo. Aucun de ces ports ne l'accepte. A St Malo, il signale une voie d'eau dans la cale n°1. A bout de souffle, le Junior M mouille en baie de St Brieuc. Il ne peut plus poursuivre sa route par ses propres moyens. Le remorqueur militaire Malabar l'amène dans la rade de Brest. Les Affaires Maritimes montent à bord, les chambres froides sont hors service, les vivres sont stockés dans des conditions déplorables, le chef mécanicien n'a pas de brevet. Bateau à risques, le Junior M est cloué en rade. Il ne peut ni se mettre à quai, ni appareiller. L'armateur propose alors un marché: il s'engage à faire venir un autre bateau pour transborder le nitrate d'ammonium et en échange le Junior M se mettra à quai. Les Affaires Maritimes agréent; en vérité l'armateur n'a qu'un seul autre cargo: le Senior M. Il date de 1968, il est deux fois plus petit que le Junior M et il ne se rendra évidemment jamais à Brest. Pendant ce temps, les matelots sont toujours à bord, ils survivent dans leur misère. Les syndicalistes d'ITF (International Transport Workers Federation) prennent leur défense. Après un mois d'escale forcée l'équipage déserte jusqu'au dernier, qui est le capitaine comme il se doit.

Mi-novembre, le Junior M devient propriété de l'État français, le dossier est attribué aux services fiscaux. Par arrêté préfectoral placardé sur les quais il est interdit de monter à bord; la dangerosité, "sous certaines conditions" de la cargaison est mise en avant. A la surprise de Robin des Bois, la Marine Nationale avec l'accord du ministère de l'Environnement, évacue la cargaison mouillée et invendable de la cale n°1 "au large, au très large des côtes du Finistère". Le solde est acheté par France Appro, entreprise spécialisée dans la fabrication d'amendements agricoles, en Ille-et-Vilaine. Le déchargement s'étale sur 2 mois, les conditions de travail des dockers sont exécrables. Au fond des cales, le nitrate d'ammonium est dur comme de la roche. Au total l'opération coûte 3,1 millions de FF aux contribuables. Durant de longs mois le Junior M reste là, telle une ventouse pillée et vandalisée. Au printemps, les pompiers l'utilisent comme terrain d'exercice. Fin mai, l'État décide de le vendre pour 250 000 FF et impose à l'acheteur éventuel une caution de 200 000 FF qui lui serait remboursée à réception d'une attestation de démolition fournie par le Consul de France en Grèce ou en Turquie. Une précaution bien faible pour garantir la sortie de flotte du navire. Trois candidats se présentent aux services fiscaux. Deux sont français et insolvables, et le troisième est grec. Il s'agit de M. Fostiras pour le compte de M. Ventouris, armateur ferrailleur au Pirée. Ce duo est expert dans l'achat des bateaux rouillés: c'est lui qui a acquis le Kifangondo. Officiellement, le Junior M est acheté par la société Dido Steel qui n'a d'adresse ni à Athènes, ni ailleurs. La veille du départ, Robin des Bois est sur place et apprend que le Junior M ne va plus en Grèce mais en Turquie. Le lendemain, le fuel que M. Fostiras avait gardé dans les cuves est évacué à la demande des Affaires Maritimes. A l'intérieur, le Junior M est sans dessus dessous et une odeur de rats morts y règne. Le pont est rouillé jusqu'à la moelle; des réparations de fortune ont été faites en quelques jours. Elles devraient garantir une mise en sécurité minimale jusqu'au fin fond de la Méditerranée. Le 3 août vers 16 heures le Junior M part, remorqué par le Neptunia battant pavillon polonais pour Aliaga en Turquie. Le contrat de vente du 2 août révèle que la Dido Steel Corporation est immatriculée à Monrovia au Liberia. Robin des Bois, au contraire de la communauté portuaire de Brest, n'est pas soulagé de ce départ . Le remorquage n'est pas sans risques. Ainsi en hiver 1996, le Frans Hals, promis à la démolition, a cassé sa remorque et s'est échoué à Biarritz à quelques mètres de l'hôtel du Palais.

Cette nouvelle exportation d'épave illustre la nécessité de créer en France une capacité de démantèlement des vieux bateaux surtout quand dans le sillage de la catastrophe de l'Erika **les plus hautes autorités maritimes et politiques s'accordent à exiger un renouvellement de la flotte mondiale. Envoyer les rafiots à la casse dans le tiers-monde, c'est perpétuer une industrie du Moyen-Age dangereuse pour la main-d'oeuvre et pour l'environnement. Les immerger à quelques milles des côtes comme l'**Enez Eussa 2 **en face de Concarneau n'est guère plus reluisant•**

Le nitrate d'ammonium est une matière dangereuse de la classe V, explosive en cas d'incendie. Par mer, il doit être transporté en sacs. Deux catastrophes maritimes impliquant du nitrate d'ammonium ont eu lieu en 1947. La première à Texas City; l'explosion du Grandcamp y avait fait 600 morts et a provoqué dans le port et dans la ville des explosions consécutives (effet domino). Grâce au remorquage et à son échouage sur un banc de sable, l'explosion de l'Ocean Liberty ne fit que 26 morts à Brest, 3 mois plus tard.

Le nitrate d'ammonium est utilisé comme matière intermédiaire des explosifs civils ou militaires, même si sa fonction essentielle est de servir d'engrais agricole. A ce titre, il est importé en France couramment, par le port d'Honfleur en particulier. Instable, il est particulièrement sensible aux incendies. C'est pourquoi son transport en vrac dans un bateau dont l'équipement électrique est défectueux et les machines sujettes à des fuites de fuel est spécialement inconséquent, quoique tout à fait ordinaire dans les conditions actuelles du transport maritime.
Le nitrate d'ammonium est toxique pour l'environnement. Ses composés font l'objet d'une attention très particulière de la convention européenne OSPAR visant à réduire les pollutions de l'Atlantique Nord. Le rejet en mer d'une partie de la cargaison du Junior M est mal venu.

TANGO D

ou les infortunes d'une marine de complaisance

Il était un gros navire, un cargo vraquier de 144m, construit dans les chantiers anglais. Sa carrière commença en 1976, sous le nom de Kifangondo. Son port d'attache était Luanda, la capitale de l'Angola, un pays d'Afrique australe qui venait d'accéder à l'indépendance, déchiré par une guerre civile opposant un gouvernement soutenu par Cuba et les pays de l'Est à des rebelles approvisionnés par l'Afrique du Sud voisine...

Le Kifangondo était un bon bateau. Propriété de la compagnie Angonave, il naviguait sur l'Atlantique, vers le port brésilien de Santos ou l'Europe. Généraliste, il transportait du tabac, des jus de fruits, du soja, et aussi des farines, de vieux vêtements, du barbelé, du whisky, mais également des véhicules civils et militaires, des armes, des munitions, des explosifs...

Détail, le bateau disposait d'un vaste coffre-fort permettant le transport de pierres précieuses, d'ivoire...

Les choses se gâtèrent au début des années 90. Les marins réclamaient des augmentations de salaire et les machines de sérieuses révisions. Dans un port d'Europe du Nord, une inspection exigea la remise en état du système anti-incendie.

En Janvier 93, le Kifangondo se trouvait à Lobito, au sud de l'Angola, quand un feu se déclara dans le compartiment des machines.

Fin 93, il quitta finalement Lobito, destination Rotterdam, pour une révision complète, machines et carénage.

Mais Rotterdam, c'est loin de l'Angola. Au large de Vigo (Espagne), le générateur se mit à fatiguer sérieusement...

Brûlera, brûlera pas?

Bricolé dans le port galicien, il repartit, dépassant péniblement la Bretagne ...

Mais au niveau de Dieppe, le générateur principal donna sa démission définitive, et les auxiliaires prirent feu...

Comme d'hab

Bon ben au feu!

Au milieu de la Manche, la mer la plus fréquentée du monde, le cargo n'était plus manœuvrant ! Le capitaine jeta ses ancres et lança un SOS à son armateur : il ne voulait pas faire appel à un remorqueur et il devait affronter les revendications de son équipage ...

Le gros temps arracha les ancres. Le capitaine dut se résoudre à demander de l'aide. L'Abeille Etretat prit le Kifangondo en remorque. Après un refus de Boulogne sur mer, il fut tiré vers le Havre...

Le Kifangondo fut amarré au "quai de l'oubli". Les marins, sans salaire ni permis de séjour, furent consignés à bord, avec pour seuls secours un groupe électrogène et l'assistance des associations locales...

Le navire demeura au Havre jusqu'à l'été 99, lentement grignoté par la rouille... Sur le point d'être considéré comme une épave, de partir à la ferraille, vendu au poids, il fut racheté par un armateur grec (pléonasme ?).

Le Kifangondo devint le Tango D, port d'attache la Valette, dans l'île de Malte.

KIFANGONDO

TANGO D
VALLETTA

Rafistolé, couvert de "mercurochrome" antirouille, on lui installa de nouvelles ancres, on lui trouva un nouvel équipage multi-éthnique (10 nationalités différentes !).

TANGO D
VALLETTA

Le sérieux des réparations fut contrôlé par deux experts polonais lors d'un second voyage inaugural entre le Havre et Dunkerque.

Fin Novembre 99, déclaré bon pour le service, le Tango D chargea 13 000 t de sucre destinées à la Syrie. Le mauvais temps fit traîner l'opération en longueur, la pluie risquant de gâter la cargaison... En attendant, l'équipage se gelait. Le 9 Décembre, ils virent passer un autre navire maltais, un vaillant pétrolier partant pour... ?

ERIKA

Le 29 Décembre, deux Robins des Bois montèrent à bord pour bloquer l'appareillage, empêcher la navigation d'un bateau dangereux pour son équipage et l'environnement...

Tandis que les ministres concernés hésitaient, leurs éminences grises planchaient...

Et un huissier faisait une saisie conservatoire à cause d'une vieille dette de l'armateur. Des tractations se déroulaient en coulisse, les officiers grecs tentaient d'intimider les "clandestins"...

Frigorifiés, ceux-ci quittèrent finalement le bord à 14 heures, le lendemain. Une heure plus tard, la saisie était levée, et le Tango D prenait la mer aussitôt. En dépit des intempéries, il toucha la Syrie le 12 Janvier 2000. Déchargé, il repartit le 15 vers le Pirée, près d'Athènes. Une nouvelle saisie l'y retrouva le 26. L'équipage fut débarqué sans salaire. Le brave cargo termine de rouiller dans le port grec...
Ne cherchez pas de morale à cette histoire, il n'y en a aucune. 2

À LA PELLE

L'*Erika* a mis à jour, comme une pellicule trempée dans un bain de révélateur, les incapacités des plans de prévention, les incompétences des ministres, et les vices du transport maritime.
Robin des Bois qui se méfie toujours de la première moitié de décembre - les affaires du *Sherbro* et du *Rosa M* l'ont avisé - n'a pas été, lui, pris au dépourvu. Dès le 6 décembre, une semaine avant le naufrage du pétrolier, il diffusait un communiqué sur les pavillons de complaisance et les risques de naufrage en hiver dans le golfe de Gascogne.

Après l'Erika, l'équipe de Robin des Bois, partagée entre l'île d'Yeu et Dunkerque, a multiplié les interventions au scalpel pour souligner les moyens dérisoires du plan Polmar, la dépendance du Cedre, la toxicité cancérigène du fuel et la gestion précaire des déchets de marée noire.
Dans la foulée, pris d'un flair de truffier spécialisé dans les résidus d'hydrocarbures et sans prétendre les avoir tous retrouvés, Robin des Bois a découvert avec une pelle une soixantaine de dépôts sauvages et provisoires datant du *Torrey Canyon* (1967), de l'*Amoco Cadiz* (1978) et du *Tanio* (1980).
Le plus "beau" d'entre eux est situé en baie de Seine, dans la réserve naturelle. Mais celui de l'île d'Er n'est pas mal.

Nos perspectives majeures au niveau européen et mondial sont d'inciter au renflouement des épaves, au développement d'une industrie de démantèlement des bateaux hors d'usage et d'amener tous les états maritimes à signer intégralement les conventions internationales relatives à la protection sociale des équipages, à la sécurité et à la protection de l'environnement.

PARIS LE 6 DÉCEMBRE 1999
COMMUNIQUÉ DE PRESSE
OBJET: PAVILLON DE COMPLAISANCE.
NOUS SOMMES TOUS DES MARINS DU TIERS-MONDE

L'organisation mondiale du commerce maritime fait ses ravages en France et met en danger l'environnement marin (Junior M) et la sécurité maritime (Kifangondo). Deux affaires qui simultanément mettent en jeu des navires-poubelles et démontrent l'incapacité de la France à se protéger des effets pervers d'un commerce maritime mondial gangrené par les armateurs véreux, les pavillons de complaisance, les navires vétustes et la course à la rentabilité...

ILE D'YEU LE 27 DÉCEMBRE 1999
COMMUNIQUÉ DE PRESSE
OBJET : ERIKA
UNE CATASTROPHE MAJEURE ET DES POUVOIRS PUBLICS MINEURS

En été 1997, une marée noire de 200 tonnes de fuel échappée du Katya, un pétrolier panaméen en cours d'accostage dans le port du Havre, avait démontré l'insuffisance des moyens techniques et les difficultés de communication des services concernés. La moitié des "barrages flottants" avait coulé. Les préfets maritimes doivent désormais anticiper et prendre des mesures dès que des avaries sont signalées sur des bateaux transportant des matières dangereuses. Une équipe d'experts peut par exemple être hélitreuillée sur le navire en difficulté afin d'évaluer la situation et de mettre en œuvre avec le capitaine les mesures de réparation. Au cas où des moyens supplémentaires apparaissent nécessaires, le Préfet maritime doit déclencher le plan Polmar-mer qui donne accès aux fonds d'intervention gérés par le ministère de l'Environnement. Ce ministère est au coeur du dispositif. Le Cedre (Centre de Documentation, de Recherches et d'Expérimentation sur les Pollutions accidentelles des Eaux) est placé sous sa tutelle, mais cette association de loi 1901 dont le comité stratégique est présidé par Elf Aquitaine et Totalfina a dès le départ de la crise diffusé des informations faussement rassurantes. Il assure en particulier que ce fuel lourd n'est pas toxique; **or il contient 5 à 10% d'hydrocarbures polycycliques aromatiques (HAP), des molécules persistantes et cancérigènes qui contaminent les sédiments marins et nuisent au développement de la chaîne biologique marine, à commencer par le plancton.**

La légèreté des pouvoirs publics est scandaleuse, autant que les agissements des armateurs battant pavillons de complaisance.

CHERBOURG, LE 16 JANVIER 2000
COMMUNIQUÉ DE PRESSE
OBJET: ERIKA
BOUGUENAIS: LA COMPLAISANCE À LA FRANÇAISE.

Immatriculé aux îles Kerguelen, archipel de l'Océan Antarctique placé sous la souveraineté française, le Bouguenais est servi par un commandement français et des matelots philippins qui sont donc en contact régulier avec les matériaux radioactifs transportés. L'armateur, la Compagnie Morbihanaise de Navigation, spécialisée dans le transport d'armes ou de matériaux stratégiques, et l'affréteur, la Compagnie Trans-nucléaire filiale de la Cogéma, peuvent ainsi réduire de 40% les coût salariaux et sociaux de l'équipage. Construit en 1984 en Belgique, et immatriculé à Chypre, ex-Bayard, est devenu Bouguenais en 1993. Après un mois d'arrêt technique dans deux chantiers navals de Seine-Maritime, il a été déclaré apte au transport de matières nucléaires. Après avoir participé au rapatriement aux Etats-Unis de combustibles irradiés dans des laboratoires européens à partir d'uranium américain, le Bouguenais a transporté du fret radioactif entre la France et la Suède et des rails de chemins de fer entre le port de Workington et Colombo au Sri Lanka. Tout porte à croire que ces rails exportés par le Royaume-Uni provenaient du démantèlement des réacteurs ou installations anglaises de Capenhurst ou de Berkeley. Quand il ne transporte pas de "nucléaire", le Bouguenais cargo polyvalent de 90 m transporte des denrées alimentaires ou des marchandises diverses. Il a été vu il y a un an dans le port d'Honfleur en train de décharger de l'argile pour litière à chat.
Puisse à l'arrivée à Cherbourg de ce vieux navire, qui contrairement à la publicité n'a pas de double coque, Madame la Ministre de l'Environnement avoir pris connaissance du plan NUCMAR et s'apprêter à mettre en œuvre d'autres moyens que les barrages anti-pollution habituellement disposés autour des déchets nucléaires pour empêcher les écologistes de s'approcher. L'utilisation du Bouguenais **avec son pavillon de complaisance franco-française dans le cadre d'un contrat de retraitement franco-australien témoigne de la légèreté des autorités françaises et australiennes dans le domaine du transport par mer de matières dangereuses.**

LE HAVRE, LE 14 MARS 2000
COMMUNIQUÉ DE PRESSE
OBJET: ERIKA
L'AMOCO CADIZ SUR LES BORDS DE SEINE

Après le naufrage de l'Erika, Robin des Bois a remis à jour plusieurs milliers de tonnes de déchets de l'Amoco Cadiz sur les rives de la Loire, diffusé une cartographie des sites de stockage des déchets des marées noires en Bretagne, et

constaté que plusieurs de ces sites sont dangereux pour l'environnement. Le 28 février, le Premier Ministre a annoncé que 20 millions de francs allaient être consacrés à la surveillance et à la mise en sécurité des stockages de déchets des marées noires antérieures.

Aujourd'hui, l'association Robin des Bois, alertée par des représentants des milieux portuaires, a mis la main sur un tas d'environ 100.000 tonnes de déchets de l'Amoco Cadiz dans l'emprise du Port Autonome du Havre. Ce stockage incontrôlé est implanté dans une mosaïque de ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique), dans une ZICO (Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux) et dans la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine, établie pour la conservation de la faune, de la flore, du sol et des eaux.

Il ressort de la lecture du "Havre Libre - Normandie Nouvelle" d'avril 1978, que les résidus de la marée noire de l'Amoco Cadiz sont alors traités au Havre, qu'un train entier y arrive chaque jour, que les déchets sont aussi amenés par caboteur. Ils devaient être traités par la SEREP (Société d'Études et de Réalisations d'Équipements Pétroliers), une entreprise havraise qui revendique une expérience antérieure sur les déchets du Torrey Canyon. La SEREP aurait accepté le marché à la demande du Port Autonome du Havre. Très vite, devant l'importance des apports et de leur hétérogénéité, l'entreprise qui travaille à cette occasion 24 heures sur 24 exprime dans la presse ses inquiétudes sur le bon déroulement de l'opération.

Selon des informations fiables parvenues à Robin des Bois, les déchets de l'Amoco Cadiz arrivés au Havre ont pour l'essentiel été transportés par train le long de la Route de l'estuaire et jetés dans une fosse d'environ 3 hectares et 7 mètres de profondeur.

Cette décharge brute pollue les roselières et menace l'habitat de nombreuses espèces d'oiseaux protégées. La conservation de l'avifaune est l'enjeu du contentieux entre la Commission Européenne et le Port Autonome du Havre concernant le projet port 2000. La contamination des nappes alluviales de la Seine contribue à la dégradation de l'écosystème de l'estuaire. Le pétrole brut de l'Amoco Cadiz contient entre 3 et 5% d'Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques cancérigènes, et des teneurs significatives en arsenic, plomb et cadmium.

Dans ses publications, le Port Autonome du Havre souligne que "la réserve naturelle est la protection environnementale la plus forte et la mieux réglementée". De la communication à l'action, il y a un fossé, plein de pétrole.

LA TURBALLE, LE 24 MARS 2000.
COMMUNIQUÉ DE PRESSE
OBJET: ERIKA
RETOUR EN MER

L'enquête publique visant à autoriser l'immersion d'environ 50.000 m3 de boues de dragages des ports de La Turballe et du Croisic à 2 et 5 milles des côtes est ouverte depuis le 20 mars 2000 et se termine le 8 avril. Les analyses des vases jointes aux dossiers datent de plus d'un an. Elles ignorent les nouveaux apports en hydrocarbures, en métaux lourds et en composés soufrés relargués par la marée noire de l'Erika, puis piégés dans les bassins et les cales portuaires. Elle révèlent cependant de très fortes teneurs en cuivre et en zinc.

Les dragages sont des opérations d'entretien ou d'aménagement effectuées pour maintenir ou approfondir les accès portuaires. L'immersion des boues de dragages dans lesquelles se fixent les polluants constitue une source importante de pollution du milieu marin. La marée noire de l'Erika aggrave la contamination des sédiments portuaires. A La Turballe, le pétrole a envahi le port dans la nuit du 25 au 26 décembre 1999, et la pollution est toujours visible dans les bassins du port de pêche et du port de plaisance.

Parmi les polluants persistants associés à la cargaison de l'Erika, les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques - HAP- s'agrègent dans les sédiments, contaminent les organismes benthiques et nuisent à la reproduction du plancton. Chez les poissons, ils provoquent une réduction de la fécondité, de la viabilité des oeufs, et une diminution de la croissance des larves et des juvéniles. Comme les dioxines, les HAP entraînent une vulnérabilité du système immunitaire.

Du Finistère à la Vendée, les boues de dragages des ports touchés par la marée noire doivent faire l'objet d'un traitement à terre. Les ports de la Baule et Le Pouliguen en Loire-Atlantique, Port-Louis et Lorient dans le Morbihan ont d'ores et déjà programmé des dragages dans les années ou les mois prochains.

Robin des Bois demande à Total-Fina et aux pouvoirs publics d'assumer la gestion de ces vases et de les diriger vers les filières de traitement et d'élimination des déchets de la marée noire de l'Erika.

PARIS, LE 1ER AOÛT 2000
COMMUNIQUÉ DE PRESSE
OBJET: ERIKA
TOTAL VEUT MOUILLER L'ÉTAT

Fin décembre 1999, 15 jours après le naufrage de l'Erika, Total s'est engagé à traiter les déchets ramassés sur le littoral. Le choix des filières d'élimination devait être annoncé à la mi-juin et les travaux préliminaires immédiatement lancés. 200 millions de francs ont été provisionnés à cet effet, une somme sans doute insuffisante au regard des 250.000 tonnes de déchets qui seront stockés d'ici la fin de l'été, auxquels s'ajouteront les matériaux de décontamination des criques et rochers qui reprendront à la rentrée.

Depuis 8 mois, ces déchets sont rassemblés à Donges et à Paimbœuf en Loire-Atlantique. A Donges, ils ne sont pas protégés des eaux pluviales. Total est réticent à recouvrir les aires de stockage, une mesure préconisée par la DRIRE (Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement) qui réduirait la charge en eau des massifs de déchets et les risques d'infiltration et de percolation des hydrocarbures dans les sous-sols et les eaux souterraines.

Début juillet 2000, la Mission Littoral Atlantique de Total a choisi la filière de traitement et l'opérateur. Il s'agit du criblage et de l'extraction des macro-déchets qui seront incinérés, et d'un lavage à l'eau chaude ou au gasoil des déchets homogènes. Le traitement se fera à l'intérieur de la raffinerie de Donges et les eaux résiduaires polluées y seraient traitées. La destination des sables lavés n'a pas encore été déterminée. Elle devrait dépendre de leurs degré de dépollution.

Mais Monsieur Desmarest refuse depuis un mois d'entériner la décision de la Mission Littoral. Il cherche en dernière minute à cosigner avec l'État français un protocole d'accord sur le traitement des déchets qui mettrait en avant la démarche volontaire de la compagnie pétrolière. Total souhaite en particulier éviter que le financement et l'encadrement technique des opérations de traitement puissent être perçus comme une reconnaissance de responsabilité.

Au Ministère de l'Environnement, on se dit surpris par cette nouvelle exigence de Total et selon le service juridique, la rédaction de ce protocole pose des problèmes. Il pourrait en effet interférer avec les procès en cours intentés par les communes littorales, dont Mesquer, qui visent à imputer à Total les frais de ramassage des déchets sur les plages.

Quand en décembre 1993 des pesticides produits par Ciba Geigy se sont échoués sur le littoral atlantique, ils ont été considérés comme des produits destinés à l'abandon, donc des déchets, et Ciba Geigy a été mis en demeure de procéder à leur enlèvement et à leur élimination. La firme suisse s'est exécutée. Pourquoi l'État ne fait-il pas preuve de la même détermination à l'égard de Total ?•

SEDOV, ERIKA ET KOURSK

En avril 1996, Robin des Bois a occupé la proue du navire école Sedov, en escale à Cherbourg. Le Sedov, port d'attache Mourmansk, appartient depuis 50 ans à l'Union Soviétique puis à l'État russe. Il forme à la mer des cadets qui se retrouvent ensuite officiers de marine marchande, de la marine de guerre ou des bateaux-usines de pêche industrielle. L'action de Robin des Bois, très mal vécue par les notables de la ville, visait à dénoncer la pollution de la mer de Barents et l'emprisonnement d'Alexandre Nikitine.

En 1992, une commission officielle désignée par Boris Eltsine et dirigée par son conseiller en environnement est chargée d'enquêter sur les immersions de déchets radioactifs dans la baie de Mourmansk et la mer de Barents. Un an plus tard, elle révèle que des dizaines de réacteurs nucléaires de sous-marins et de brise-glaces ont été immergés au large de Mourmansk avec des milliers de conteneurs de déchets de faible et de moyenne activité. A cette fin, 6 sites d'immersions ont été utilisés; 12 cargos spécialisés dans le transport de matières radioactives y ont été coulés. Des fragments de combustibles irradiés ont été retrouvés sur une plage. Quelques mois plus tard, une expédition scientifique officielle russo-norvégienne effectue des relevés de radioactivité dans l'eau et les sédiments de la mer de Barents. Le rapport avalisé par les autorités norvégiennes et russes conclut que "la contribution des immersions de matériaux radioactifs à la radioactivité artificielle de la mer de Barents est encore faible". Alexandre Nikitine co-dirigeait les travaux de cette commission. Quelques mois plus tard, il subit le harcèlement de l'ex-KGB; en février 1996, il est arrêté pour espionnage.

L'amitié entre Mourmansk et Cherbourg ne faiblit pas. Les élus cherbourgeois et les barons de la Chambre de commerce imaginent une coopération technique, une sorte de jumelage entre Mourmansk et Cherbourg, deux ports en effet accouplés par la nécessité de gérer le démantèlement des sous-marins atomiques et par l'opportunité d'exploiter un marché somme toute prometteur, d'autant que, à cette époque, s'affichent des promesses de coopération internationale pour l'assainissement de la région de Mourmansk. Elles engagent les pays scandinaves, l'Union Européenne, le Canada et la France bien sûr, avec en fer de lance Technicatom, spécialisé dans la conception et la gestion des sous-marins nucléaires français, qui a ses entrées dans l'usine de retraitement de la Hague. En octobre 1996, les liens se resserrent par la venue dans la Manche de l'ambassadeur de Russie en France, d'un éminent représentant du patriarcat orthodoxe de Moscou, et même de la duchesse Léonida, une descendante de la famille du Tsar Nicolas II. Un destroyer russe est dans le port de Cherbourg. Pendant ce temps, Nikitine est toujours emprisonné sans jugement.

En juin 1997, le Sedov se profile à nouveau dans son deuxième port d'attache, mais il refuse d'accoster. Les officiers protestent en rade, non pas contre l'emprisonnement de Nikitine, mais contre le non-paiement de leurs soldes depuis plusieurs mois. La ville de Cherbourg et de confus mouvements de solidarité populaire se débrouillent pour débloquer le dossier.

En décembre 1997, Alexandre Nikitine est libéré après une campagne internationale animée par Bellona, l'organisation norvégienne. Mais il est depuis sous étroite surveillance et n'a jamais reçu de visa pour l'étranger.

En cet été 2000, le Sedov a failli être saisi en Bretagne par un créancier inopportun de l'État russe. Les frais de l'avocat français du propriétaire du Sedov, c'est-à-dire l'État russe, ont été payés par Douarnenez. Cet équilibriste du barreau, par ailleurs président du port de Nantes-Saint-Nazaire et défenseur du capitaine de l'Erika obtient même 500.000 francs de dommages et intérêts qui seront en partie et in fine reversés à l'État russe. En tant que maître des lieux, il invite le Sedov le 15 août 2000 à Saint-Nazaire pour "ne pas finir l'été sur un mauvais souvenir". Gros succès populaire mais le jour même, le monde entier apprend qu'un nouveau sous-marin russe a coulé, cette fois accidentellement, dans la mer de Barents. A bord du Koursk, bien des marins ont du s'amariner à bord du Sedov. On n'entend plus aujourd'hui parler de vaste coopération internationale en mer de Barents. Seule une compagnie privée immatriculée au Luxembourg et basée à Londres a dépêché ses talentueux mercenaires et ses moyens techniques sophistiqués, celle-là même qui participe au pompage des épaves de l'Erika et pourrait participer au renflouement, si toutefois le gouvernement français exige que cette opération de nettoyage des fonds marins bretons soit réalisée•

MERCI UNIVERSAL

Universal avait courant 1999 prévu de diffuser au printemps 2000 une compilation de quelques uns des meilleurs titres de la musique celte française et étrangère. L'album Culture Celte comprend des titres de Tri Yann, Alan Stivell, Denez Prigent, Dexys Midnight Runners, Manau, Wazoo.

Après le naufrage de l'Erika**, Universal a décidé de reverser 50% des bénéfices de la vente de cet album à un mouvement de protection de l'environnement impliqué dans la campagne contre la marée noire. Universal a choisi Robin des Bois, l'alliance du riche et du pauvre. Grâce à cette initiative soutenue par TF1, ce n'est pas moins de 500.000 francs qui tombent dans l'escarcelle de Robin des Bois. Début décembre 2000, Robin des Bois diffusera un bilan intermédiaire et des informations inédites sur les causes, les conséquences, et les enseignements de la catastrophe écologique, économique, et administrative.**

Textes rédigés par Robin des Bois les 20 et 21 janvier 2000 au Croisic, à Lorient, à Saint-Nazaire et près de Donges au restaurant des routiers Polmar, "l'Air Bleu" et publiés dans le livret de l'album Culture Celte en vente depuis le 14 février 2000:

Robin des Bois et les marées noires

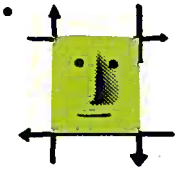
"La première fois que Robin des Bois s'est confronté à une marée noire, c'était en 1989 dans le Prince William Sound en Alaska, un pays d'orques, de loutres et de saumons. Le terminal pétrolier de Port-Valdez paraissait sûr. D'ailleurs, les experts dans leurs études de risques en arrivaient à la conclusion, tant étaient élevés les niveaux de sécurité, qu'une marée noire ne pouvait survenir qu'au rythme d'une fois tous les 241 ans. Ils ajoutaient que l'ensemble des dispositifs nautiques et des moyens de secours permettraient de circonscrire le pétrole, d'éviter le désastre écologique et les désordres économiques. Le problème, c'est qu'un pétrolier quasiment neuf, battant pavillon américain et servi par un équipage exclusivement américain s'est planté dans des rochers dont il n'avait strictement aucune raison de s'approcher. Le temps était calme, le parcours bien identifié puisque l'Exxon Valdez faisait régulièrement le voyage entre l'Alaska et la Californie, comme les baleines grises. Le désastre écologique est arrivé d'autant plus vite que beaucoup de moyens de secours étaient indisponibles.

Ceux qui vivent dans les parages d'un port pétrolier doivent faire preuve de vigilance et considérer que le trafic d'hydrocarbures est une menace constante pour l'environnement, en particulier dans les milieux sensibles comme les estuaires. Le monde maritime est un monde de silence. Il faut aller à la pêche aux informations, lire les rubriques portuaires de la presse locale, observer les pavillons et vérifier dans chaque préfecture l'adéquation des moyens de secours à la diversité des risques. En particulier, il convient de s'assurer de la mise en œuvre à titre préventif du plan départemental de secours en cas de pollution tel que défini par l'instruction Polmar.
Les marées noires sont des traumatismes pour les communautés littorales et pour la mer. Elles génèrent des sites sous-marins contaminés et déversent à la côte des overdoses de pollutions et de nuisances. Au rythme d'une catastrophe tous les deux à trois ans, elles empoisonnent toute la façade Atlantique depuis la Galice jusqu'aux Îles Shetland. Les populations exposées doivent agir auprès des élus, des autorités maritimes et du personnel politique pour que les marées noires ne soient plus considérées comme des fatalités et des mauvais moments à passer. Sur le terrain, l'identification des sites de stockage des déchets de l'Erika, leur mémorisation, leur suivi jusqu'à décontamination complète sont de leur ressort.

Ce que fera Robin des Bois :

Le programme de travail se développera sur au moins 3 ans.

- Mener dans les ports, auprès de l'Organisation Maritime Internationale et de l'Union Européenne des actions visant à renforcer les critères de sécurité des navires marchands.
- Contraindre les États des pavillons de complaisance à signer dans leur intégralité les conventions internationales relatives à la sécurité des équipages et à la protection de l'environnement marin.
- Renforcer le réseau de repérage et de suivi international des navires sous-normes en relation avec les professionnels de la mer et les associations de protection de l'environnement.
- Pousser à l'amélioration de la qualité des carburants de la flotte mondiale, en particulier par l'interdiction d'incorporation de déchets soufrés ou chlorés.
- Repérer les déchets des anciennes marées noires, recenser tous les sites de stockage des déchets de l'Erika, et s'assurer de leur élimination dans des filières fiables, respectueuses de l'environnement et bien identifiées.
- Contribuer à l'évaluation de la contamination des sédiments marins et de la chaîne alimentaire par le relargage de la cargaison de l'Erika, par le carburant de l'Erika, par la diffusion de ses peintures anti-fouling, et par l'ensemble des fluides toxiques embarqués.
- Édition régulière d'un bulletin d'information sur les navires sous-normes et sur les marées noires et autres déversements d'hydrocarbures dans l'Océan mondial. Diffusion de ce document auprès des milieux professionnels et des associations.
- Inciter les pouvoirs publics français et européens à interdire les sources de contamination volontaires de la mer par les hydrocarbures comme l'immersion des boues de dragage des ports militaires, de commerce, de plaisance, et de pêche.
- Rétablir la vigilance sur les façades maritimes, notamment par la réouverture des sémaphores désarmés et le maintien des sémaphores qui sont encore en activité.
- Réclamer auprès du Ministère de la Défense, du Ministère des Transports et du Ministère de l'Environnement le renouvellement des remorqueurs de haute mer et la construction d'unités supplémentaires."•



ROBIN DES BOIS

LE HAVRE : PORT TOTAL

C'est chez Total Le Havre que vont arriver les déchets de pompage de l'*Erika*. Soufrés, toxiques, au point que les combustibles de ce type ne peuvent pas être brûlés en France, ils sont en outre mélangés à un solvant et à de l'eau de mer; ils n'ont rien à voir avec le fioul n° 6 que Total qualifie de matière "franche, loyale et marchande", . Ils seront incinérés par Total. "Tout à fait normal" selon Total. Robin des Bois demande l'installation d'une Commission Locale d'Information et de Surveillance pour ces déchets et les macro-déchets englués d'hydrocarbures ramassés sur le littoral qui seront en grande partie brulés chez Sedibex, incinérateur de déchets spéciaux, voisin de Total Le Havre.

Le 12 avril 2000, Robin des Bois entreprend une visite guidée d'une lagune de deux hectares contenant entre 20.000 et 30.000 tonnes de déchets pétroliers. Un piège mortel pour les enfants en vadrouille dans la zone paysagère du port du Havre, une entorse grave à la sécurité autour des sites pollués. Sur ordre du ministère de l'Environnement, Total a dû poser 2 km de clôtures autour de l'ensemble des fosses et lagunes dont la plupart ont été masquées par des remblais entre 1980 et 1990. Dans la foulée, la Direction de la Prévention des Pollutions et des Risques du ministère de l'Environnement a envoyé une circulaire à tous les préfets pour que la mise en sécurité soit effectuée sans délais autour de sites analogues. Plus de 50 km de clôtures sont en cours d'installation.
Chez Total, la première réaction a été de dire qu'il n'y avait à propos de cette lagune immonde **"rien d'anormal"**.

L'industrie pétrolière est très influente au Havre. Deuxième port pétrolier de France et 35 ème port mondial en ce qui concerne le trafic de conteneurs, le Havre veut sortir de son port intérieur et construire Port 2000 dans la baie de Seine. Entre les deux, il y a un stockage de plusieurs millions de tonnes de produits pétroliers, dans les bacs de la CIM (Compagnie Industrielle et Maritime), dont Total et les autres compagnies pétrolières sont actionnaires. Quand Robin des Bois dénonce l'insécurité à terre et en mer des transports et stockages pétroliers en baie de Seine, les raffineurs, Total en tête, prétendent **"qu'il n'y a rien d'anormal"**.

17h15. Le 20 juillet 2000. Le Havre. Depuis le début de l'après midi, la torchère du complexe de Total (raffinerie et AtoFina) éjecte dans l'air surchauffé son flux de soufre et de gaz à effet de serre, en pleine période estivale d'alerte atmosphérique. Les deux unités de l'emprise Total sont échangistes. Elles se fournissent mutuellement en fluides gazeux et liquides par une toile de pipes réservés. Chacun peut brûler les déchets de l'autre et se débrouiller pour ne pas dépasser les permis de polluer attribués à chaque unité. A la Drire, la direction d'AtoFina, pas le moins du monde gênée, a répondu que **"tout est normal"**. Pas tout à fait, au même moment, de l'autre côté de l'embouchure de la Seine, le stockage d'une autre usine était victime d'un incendie accidentel. AtoFina en a profité pour brûler et envoyer en l'air quelques déchets encombrants traînant au fond des cuves, les siennes ou celles de Total, la maison mère. Le soir même, des gens d'Honfleur se plaignaient d'irritations occulaires et de difficultés respiratoires.