

La Bretagne et la marée noire : on en parle beaucoup à la télé, la radio et dans les journaux mais les informations qu'on nous donne ne sont pas celles que nous voudrions connaître. Que pensent les jeunes et les travailleurs de ce gâchis capitaliste dont ils supportent aujourd'hui les conséquences. Qu'envisagent-ils de faire maintenant ? Quels sont les réels problèmes que pose l'accident du supertanker et les conséquences pour les côtes bretonnes saccagées de Brest à Bréhat ?

Pour recueillir des éléments de réponse sur ces différentes questions *Rebelles* a envoyé en Bretagne une petite équipe. Nous ne prétendons pas donner dans ces quelques pages une vision complète de ce qui se passe en Bretagne car notre passage sur les lieux aura été trop bref (le lendemain il fallait reprendre le lycée pour l'un des camarades envoyé sur place, l'usine pour les autres), mais nous racontons ce que nous avons vu, entendu et nous engageons le débat sur des questions que la lutte contre la marée noire a fait surgir

LES ENVOYÉS SPÉCIAUX DE *REBELLES*



MARÉE NOIRE :

«L'Amoco Cadiz», supertanker de 334 mètres de long appartient à l'Amoco International Oil Company, filiale de la Standard Oil of Indiana, l'une des plus grandes compagnies pétrolières du monde. Affrété par la Shell, le navire, bien qu'appartenant à la très américaine Amoco International, bat pavillon libérien, petite république d'Afrique, un de ces fameux paradis fiscaux (Libéria, Panama, Singapour, Chypre, Liban, les Bahamas, les Seychelles) où se réfugie 27,7% de la flotte mondiale.

Les compagnies pétrolières et leurs armateurs au nom de la rentabilité, ne prennent pas seulement les routes les plus courtes et les plus difficiles ; elles jouent le jeu des pavillons de complaisance. Elles affichent le mépris le plus total des normes techniques, ne se soucient pas de la qualité des équipages (ce qui permet de les payer moins cher, et de leur imposer des conditions de travail très dures). Enfin, l'«Amoco Cadiz» n'était jamais retourné en cale sèche depuis sa construction...

En 11 ans, 272 200 tonnes de pétrole sur les côtes !

18 mars 1967 le Torrey Canyon : 30 000 tonnes de pétrole brut, il faudra attendre plus de 5 ans pour que la faune et la flore se reconstitue (des espèces ont disparues).

24 janvier 1976 «l'Olympic Bravery» : s'échoue sur l'île d'Ouessant. Il était presque vide (1 200 tonnes)

15 octobre 1976 «le Böhlen» : au large de Brest et de l'île de Sein (11 000 tonnes)

16 mars 1978 l'«Amoco Cadiz» : 11 ans après le «Torrey Canyon» jour pour jour, il échoue sur les hauts fonds de Portsall. 230 000 tonnes dont 4 000 tonnes kérosène.

Que s'est-il passé exactement jeudi 16 mars ? Comment l'Amoco Cadiz s'est-il échoué sur le haut-fond de Men Goulven en face de Portsall, provoquant la plus grande marée noire de tous les temps, dont les ravages ne cessent de s'étendre ? Où a eu lieu l'avarie ? Y a-t-il eu des tentatives de réparation ? Comment s'est passé le remorquage ? L'Amoco Cadiz a-t-il tenté de mouiller les ancres ?

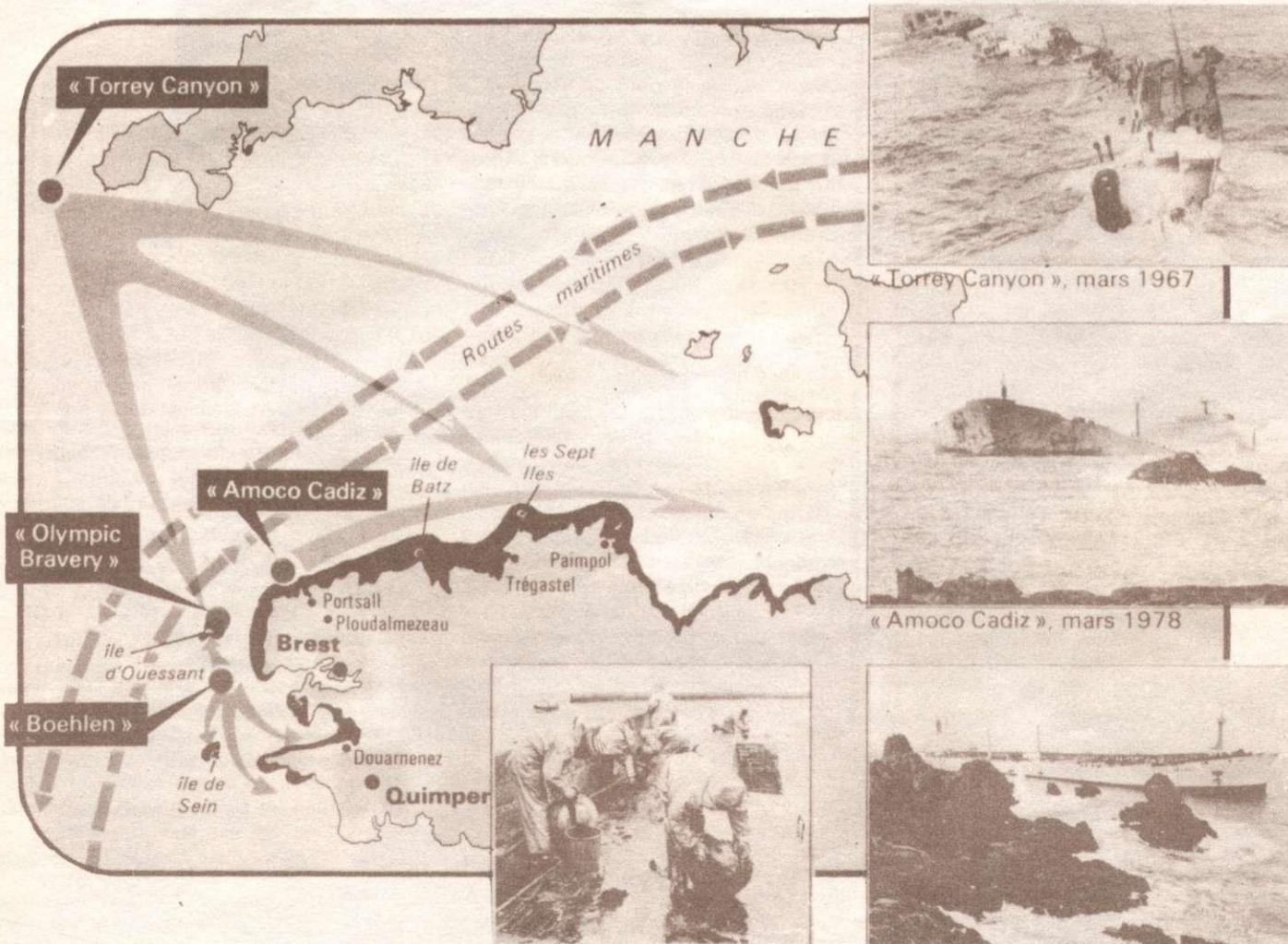
A toutes ces questions, il était bien difficile d'apporter des réponses : les autorités maritimes se refusent à donner la moindre information, sous le prétexte trop commode qu'une double enquête, maritime et judiciaire, est en cours.

Aujourd'hui, nous sommes en mesure d'apporter certaines réponses à ces questions. Nos camarades ont rencontré des marins et des membres du personnel de commandement du superpétrolier, au foyer d'Estienne d'Orves où ils sont «consignés» par ordre de la gendarmerie française. Voici le récit que leur ont fait une dizaine de marins et de sous-officiers de l'Amoco Cadiz, chacun ayant apporté son témoignage selon le rôle qu'il jouait dans la marche du supertanker. Il va de soi que le récit ne fait pas état des conversations et tractations qui ont eu lieu entre la Shell et l'Amoco Cadiz.

Le récit des marins de l'Amoco Cadiz

«A 9 h 50, l'alarme est donnée dans la salle du gouvernail : une avarie de l'appareil à gouverner est signalée. Les boulons qui fixaient un joint dans le circuit d'huile qui alimente l'appareil ont cassé net. Par la suite, toute l'huile, sous haute pression, s'est échappée. Les quatre porches qui commandent les manœuvres du gouvernail ne fonctionnant plus, le gouvernail devient libre. Sous le choc des vagues fortes, il va et vient de gauche à droite. Ce mouvement incontrôlé provoque à son tour la rupture d'une pièce, au bout d'un des bras de fixation. La pièce saute, blessant un ouvrier mécanicien. Mardi soir, l'ouvrier était encore soigné à l'hôpital de Brest, et dans la nuit, il devait regagner l'Italie.

Au moment de l'avarie, l'Amoco Cadiz se trouve au nord d'Ouessant, dans le «rail». Malgré plusieurs essais, il s'avère impossible de bloquer le gouvernail. A 11 heures, le chef des machines donne l'ordre d'évacuer la salle des machines pour des raisons de sécurité. La salle est alors fermée et déclarée interdite d'accès. Au même moment, le capitaine Bardari appelle la radio de la station du Conquet, pour entrer en contact avec un remorqueur. Il fait stopper les machines en attendant son arrivée. Très rapidement, poussé par le vent et les courants, l'Amoco Cadiz commence à dériver vers la côte, et sort du «rail». Moins d'une heure plus tard, vers 12 heures, arrive le remorqueur allemand «German Pacific», qui se trouvait en mer. L'Amoco se trouvait alors à environ cinq milles nautiques au nord nord-ouest d'Ouessant. Deux heures plus tard environ, une première remorque est passée par le Pacific, à l'avant de l'Amoco Cadiz. Pendant un certain temps (peut-être deux heures), le pétrolier est tiré en direction du nord-est. C'est alors que l'haussière (1) casse. L'Amoco dérive. A cinq milles de la côte, avec vingt mètres de fond sous la quille (2), le commandant fait mettre les moteurs en marche arrière. Pendant deux heures, cette manœuvre permet au pétrolier de rester sur la même position. L'Amoco se trouve alors à proximité de Portsall, un peu au large de la ligne de hauts fonds. Dans le même temps, l'orientation du navire s'est complètement



LA VÉRITÉ !



modifiée : l'avant point vers le sud-ouest, c'est-à-dire à l'opposé de la direction initiale de tractage par le remorqueur».

Depuis la rupture de la première haussière, que se passe-t-il du côté du remorqueur ? «On ne sait pas». Ce qui est sûr, c'est que la deuxième haussière ne sera passée qu'à 20 heures, soit six heures environ après la rupture de la première !

«Auparavant, le Pacific demande au capitaine d'arrêter les machines, car il craint de heurter l'hélice ; le Pacific a l'intention de passer la remorque non plus à l'avant, mais à l'arrière. Pendant une heure, on perd du temps, on attend que le Pacific se décide à lancer sa remorque. Les moteurs ne tournant pas, le bateau se rapproche lentement de la côte. Voyant cela, le capitaine Bardari fait jeter une ancre à l'avant. Mais sous la force de la tempête, la chaîne se tend brusquement et le guindeau (mécanisme d'enroulement-déroulement) est arraché. Quant à la deuxième ancre d'avant, on ne pouvait la jeter en même temps : elle se serait emmêlée avec l'autre. De plus, à cause de la tempête, il devient impossible de la manœuvrer.

A ce moment, le Pacific a enfin lancé sa remorque. Notre capitaine indique au remorqueur de tirer vers le nord-ouest, vers le large. Mais le Pacific fait le contraire. Notre navire est tiré vers le nord-est, vers la côte !

A 20 h 30, l'Amoco touche le rocher. Immédiatement, on sent l'odeur du pétrole. Par mesure de sécurité, l'ordre est donné de couper toutes les lumières. Le capitaine lance alors un SOS : le Pacific qui est là à proximité ne donne aucune réponse. Peu après, un hélicoptère arrive et nous évacue. Le navire n'est toujours pas cassé en deux. C'est plus tard, le vendredi matin, que le capitaine et son second restés à bord sont évacués.

Quant au deuxième remorqueur allemand, le Simpson, il est arrivé trop tard, au milieu de la nuit».

(1) **l'Haussière** : gros câble qui sert au remorquage.

(2) **la Quille** : partie inférieure axiale de la coque d'un navire, sur laquelle s'appuie toute la charpente.

(3) **message en phonie** : il existe deux sortes de message radio, le morse et la voix. Le message en phonie veut dire message vocal.

(4) **Canal 16 VHS** : canal radio-maritime direct.

GMT : heure au méridien de Greenwich (Londres) utilisé par les marins. 0 heure GMT veut dire 1 heure française



L'Amoco Cadiz échoué devant le port de Porsall

Quelques questions...

— Que s'est-il passé exactement entre l'Amoco International et la Bugsier ? Pourquoi avoir attendu plus de treize heures après l'avarie ? N'aurait-on pas un peu poussé le sort ? Le remorquage du bateau ne revenait-il pas plus cher à l'armateur que son échouage (remboursé par l'assurance) ?

— Jeudi 16 mars à 11 heures GMT, comme l'indiquent les marins, la station radio-maritime du Conquet reçoit le message de l'Amoco Cadiz. Son rôle, comme celui des stations d'Arcachon, de Saint-Nazaire et de Boulogne : «veiller» à la sécurité des navires et répercuter les messages mer-terre. Henri Chapus, le chef de station, raconte : «Nous avons reçu un message de l'Amoco Cadiz en phonie (3). Il se plaignait d'ennuis de barre et demandait l'aide d'un remorqueur. Nous avons répercuté le message par le canal 16 VHS (4) vers le remorqueur allemand Pacific basé à Brest. L'affaire nous a semblé de pure routine».

Le Pacific battant pavillon allemand (RFA) appartient à la Bugsier Reederei-Und Borgungs AG, une société d'armement et de sauvetage dont le siège social est à Hambourg. Elle possède une quinzaine de remorqueurs de haute mer dans le monde entier (Colombo, Las Palmas, Afrique du Sud, Brest...).

Le remorqueur, qui venait de quitter Brest pour Douvres, reçoit le message du Conquet, se dirige vers l'Amoco Cadiz et informe Hambourg. La direction de la Bugsier ordonne alors à un deuxième remorqueur, le Simpson qui navigue au large de Cherbourg, de s'y rendre aussi.

A 12 h GMT, le Pacific arrive à la hauteur de l'Amoco Cadiz. C'est le début d'un scénario scandaleux mais typique des mœurs qui régissent sur les océans.

Bien qu'accroché à l'Amoco Cadiz depuis 14 h GMT, le Pacific attend. Entre eux, se déroulent de curieuses et interminables négociations sur le contrat de remorquage et ce malgré la tempête et le risque qu'ils font courir à la Bretagne. Le commandant de l'Amoco avertit sa société à Chicago (l'Amoco International O.C.). De son côté, le Pacific avertit Hambourg et attend les consignes de la Bugsier. Selon le vice PDG de l'Amoco IOC : «L'accord s'est fait à 17 h 15 GMT. Il a été passé sur les bases du contrat dit «Lloyd open Form», «no cure, no pay» autrement dit : «pas de sauvetage, pas d'argent».

La cargaison du pétrolier ayant une valeur de 10 millions de francs nouveaux, 10 % au moins de cette somme revenait au remorqueur en cas de réussite. Alors que l'échouage est remboursé par l'assurance. Si l'accord est celui qu'indique le

vice-PDG, pourquoi le Pacific a-t-il tiré le tanker vers la côte ?

Ajoutons à cela que le 21 février, au large du Cap, le treuil de l'une des deux ancres que les marins appellent le «guindeau», est en panne, et l'armateur avait ordonné de continuer...

L'Hotel Matignon a publié un communiqué le dimanche 19, où il affirme que les autorités n'ont été averties qu'à 22 heures (21 h GMT). Ceci pour justifier la non-intervention de la Marine nationale jusqu'à 23 heures. Or, le premier message mentionnant l'avarie a été envoyé à 10 heures du matin. A 15 heures, la Marine nationale était informée du début du remorquage. Il est clair que le commandant de l'Amoco, sur instructions de l'armateur, a essayé de minimiser la gravité de la situation.

Mais est-on à ce point naïf à la préfecture maritime (le préfet maritime est vice-amiral) que l'on ait pu croire que le remorquage d'un tanker de 334 mètres s'effectuerait comme à l'exercice ? La Marine nationale ne disposait-elle pas de deux remorqueurs de haute mer à Brest, de moindre puissance que le Pacific, mais qui auraient pu le maintenir dans le rail en attendant que le Pacific puisse le ramener ?

Pourquoi s'oppose-t-elle depuis 1967 à l'installation d'un radar sur l'île d'Ouessant ?

(suite p. 32)

C'EST DE NOTRE AVENIR QU'IL S'AGIT...



Oiseaux mazoutés :
un sur mille peut-être sauvé !

Lorsque nous arrivons à St Briec, c'est jour de marché ; justement un groupe de jeunes lycéennes est là avec un panneau : «Solidarité avec les sinistrés de la marée noire», elles vendent des jonquilles, des crêpes et des gâteaux bretons, fabriqués par leurs soins. Nous engageons la conversation : elles viennent d'un lycée de Lamballe (petite ville proche de St Briec) et dès la catastrophe connue, elles ont voulu faire quelque chose, regrouper des filles autour d'elles, car, disent-elles : «On ne pouvait rester sans rien faire !». Deux jours avant, elles ont ramassé 4 000 F sur le marché de Lamballe. La fatalité, elles n'y croient pas, d'ailleurs ici, personne n'y croit. L'une d'elles nous explique que des responsables existent : la Shell, le gouvernement, qu'on doit les dénoncer, faire des manifestations, et non pas seulement

nettoyer les plages. D'ailleurs, dit-elle, aujourd'hui ça fait la «une» des journaux, mais demain, dans quelques semaines, ceux qui aujourd'hui, «pleurent sur les pauvres Bretons» et crient bien fort à la «solidarité nationale», ils auront oublié : oublié que la faune et la flore sont gravement atteintes, oublié une fois de plus, que la Bretagne déjà très touchée par le chômage, va voir de nombreux petits pêcheurs enfoncés un peu plus dans la misère, alors que d'hypothétiques indemnités ne leur seront versées avant longtemps. Ces lycéennes se rendent bien compte que pour continuer le travail engagé, elles devront aller au-delà des problèmes de la présente marée-noire, car sinon, tous les ans, il faudra envoyer du monde ramasser le mazout sur les plages polluées. Détail presque grotesque : la veille de la catastrophe, une «spécialiste» de ces questions était venue faire une conférence dans le lycée : lorsque les élèves lui ont demandé si le transport du pétrole dans les conditions actuelles était dangereux, elle a répondu qu'il n'y avait pas de problème, puisqu'il n'y avait que 2 % de risques... le lendemain l'Amoco Cadiz s'échouait ! Dans le lycée, on aimerait bien la revoir, cette «spécialiste» histoire de voir si elle parlerait toujours de 2 % de risques... !

Pendant ces vacances, des élèves iront sur les plages, d'autres aideront à sauver les oiseaux : nous sommes allés visiter un refuge de la LPO (Ligue pour la Protection des Oiseaux) : la majorité des oiseaux apportés ici sont morts, ceux qui survivent sont épuisés, apeurés, certains refusent la nourriture, le matériel et l'installation sont rudimentaires... Là aussi, on nous explique que si le nombre d'oiseaux exterminés avec l'Amoco Cadiz, est catastrophique, le problème n'est pas nouveau. Depuis le Torrey Canyon, plusieurs espèces, particulièrement atteintes, n'ont pas réussi à se repeupler. Avec la pollution permanente des côtes, c'est sans arrêt qu'il faut se mobiliser pour sauver les oiseaux mazoutés.

A la rentrée de Pâques, la mobilisation sur le lycée doit se poursuivre. Il faut essayer de sortir de l'isolement pour voir ce qui se passe ailleurs : des initiatives sont prévues dans ce sens : un fest-noz et un tournoi de football. Cela constitue un apport d'argent mais aussi un moyen de prendre des contacts ailleurs, de savoir ce qui se passe chez les autres lycéens, et peut être d'envisager des choses en commun.

Dans ce lycée, bien calme d'habitude, aujourd'hui, il se passe des choses. Nombre d'élèves, ne veulent plus accepter la pseudo-fatalité qui jette une marée noire chaque année sur les côtes bretonnes. Et disent-elles : «Si ceux qui sont responsables s'en moquent, nous ce n'est pas possible, c'est de notre avenir qu'il s'agit».

L'après midi, c'est une intervention des syndicats qui ouvre la manifestation à St Briec ; ceux-ci distribuent leurs tracts et leurs mots d'ordre. 1 millier de personnes massées devant la maison du peuple s'apprentent à démarrer.

Le cortège formé, il se dirige vers le centre ville, CGT, CFDT, FEN en tête. Ce n'est pas, semble-t-il la tête de la manifestation qui fait le plus grand bruit : c'est sans doute parce que confrontée au bruit des mégaphones, elle laissera l'initiative des mots d'ordre aux deux tiers suivants de la manifestation, entraînés par le comité anti-marée noire aux cris de «Shell doit payer», «Non au bénévolat», «mazouté aujourd'hui, radio-actif demain».

C'est ainsi qu'ont pu s'engager des discussions avec les écologistes du CLIN (Comité de liaison d'information nucléaire). Dans la mesure où ce n'est pas une catastrophe naturelle pour eux, le bénévolat représente le nettoyage des plages à moindres frais pour Shell et le gouvernement ; pas question de travailler gratuitement. Citant le mot d'ordre «A travail égal, salaire égal», ils dénoncent la réquisition du matériel des paysans qui, selon leurs moyens techniques, sont plus ou moins rémunérés.

Le comité de chômeurs de l'ULCFDT pour sa part, préconise l'emploi des chômeurs rémunérés au SMIC, ainsi qu'une rémunération identique aux soldats qui ne touchent aujourd'hui que 34,50 F par jour, alors qu'ils fournissent 7 heures de travail effectif bien au delà des 4 heures revendiquées par l'armée. Ce sont aussi des conditions de sécurité qu'il faut faire respecter ainsi qu'un personnel de santé qualifié (sur les plages de St Michel en grève, il n'y aurait qu'un secouriste et une infirmière pour 100 soldats).

Arrivés au point de dispersion indiqué par les syndicats, ce sont les deux tiers des manifestants qui se dirigent vers la préfecture, emmenés par le comité anti-marée-noire, aux cris de «Noire est la mer, rouge est notre colère, profit, pollution, c'est la loi des patrons». Un représentant du comité prit la parole pour indiquer : «Les directions syndicales n'ont pas suivi le reste de la manifestation à la préfecture, ne voulant pas entraver la soi-disant action des préfets». Il indiqua le rendez-vous pour un rassemblement pour dénoncer le bénévolat et mettre en avant les véritables responsabilités.

Son intervention se clôtura par l'annonce d'une possible mort d'un soldat tombé dans le mazout.

Désemparé...

C'est sur ce même marché de St Briec que nous avons rencontré un secrétaire de cercle du MJCF plutôt désemparé. Anxieux du manque de perspective de son organisation par rapport à la marée-noire.

Moi, dit-il avec les copains du cercle, on attend qu'une chose, qu'on nous dise quand on peut aller aider au nettoyage des plages, que la fédération nous donne des «ordres».

Pour moi, résume-t-il, il faut le bénévolat, c'est nécessaire. Les bidasses et les jeunes doivent s'y mettre mais ce qui est essentiel, c'est l'organisation du travail, c'est d'être encadrés pour que le boulot avance vraiment. Sans commentaires...

Et de poursuivre sur ses souvenirs de l'armée comme quoi, lorsqu'il était stationné à l'île Maurice, ce fut l'encadrement militaire qui sauva des gens d'un typhon.

Bref, un JC abandonné par ses supérieurs qui ne fait guère de politique et qui a des références douteuses.



Brest, 15 heures. Sur la place de l'Hôtel de Ville, ils sont déjà là plusieurs milliers. Combien exactement ? Difficile à dire, car il en arrive sans cesse d'autres de toutes parts. Rapidement formé, le cortège composé essentiellement des militants lycéens, étudiants, travailleurs des comités anti-marée noire et du syndicat CFDT des marins-pêcheurs s'ébranle dans la rue principale. Brandissant des drapeaux rouges et bretons ainsi que des perches où ont été attachés des cormorans morts, complètement recouverts de mazout, les manifestants crient : «La Bretagne n'est pas une poubelle, pollueurs assassins», «Le capitalisme est responsable, les pollueurs doivent payer». Une colère qui contraste avec les lamentations de la faible délégation du PCF : «Du travail, y en a pas, du mazout, y en a trop» et leurs pancartes : «Je suis triste, je ne pourrai pas me baigner cet été.» Le gros de la manifestation se dispersera en chantant l'Internationale et en empêchant ainsi l'inévitable discours du permanent de la CGT. Pourtant, 1 000 à 2 000 personnes continuent jusqu'à la préfecture où les CRS, à l'abri derrière des remparts, déclencheront immédiatement des tirs fournis de grenades lacrymogènes. Le déploiement policier est en effet particulièrement important dans les villes comme en témoignent divers participants, et face à cette nouvelle provocation, beaucoup pensent qu'il faut envisager des moyens d'une autre envergure que l'initiative des directions syndicales, d'appeler simultanément à cinq manifestations dans toute la Bretagne. Initiative tardive et trop timide en regard de ce qu'il y a à faire.

Aujourd'hui, l'espoir repose sur les comités anti-marée noire et les initiatives larges qu'ils vont prendre dans les jours qui viennent.

Nous prenons la route pour retourner vers St Briec ; en chemin, nous croisons 15 cars de CRS et de gardes mobiles. Ils se dirigent vers Brest.

Locquémeau : une couche de pétrole qui atteint 1,5 m !

Locquémeau, petit village de pêcheurs dans les Côtes du Nord, se trouve environ à 70 kms de Porsall. Pourtant, plus de 15 jours après la catastrophe, il reste encore une immense nappe de mazout qui a 1,50 m de hauteur. Des tonnes et des tonnes ont déjà été enlevées ; l'inquiétante couleur du mazout continue de défigurer ces kilomètres de rochers battus par la mer.

Des hommes sont enfoncés dans le mazout jusqu'à la ceinture, ils essaient de mettre en œuvre des pompes reliées aux camions-citernes. Mais c'est pratiquement inefficace, car les pompes ne sont pas assez puissantes pour venir à bout de cette énorme mare brune, visqueuse qui stagne et empeste le village depuis le 16 mars.

Les pêcheurs participent au nettoyage, aidés par les paysans venus avec leurs tracteurs et leurs citernes. Mais dès qu'il y aura un peu de beau temps, les paysans devront repartir pour s'occuper de leurs champs. De toutes les façons, s'il fait un peu chaud, ce sera impossible de ramasser le mazout : l'odeur sera insupportable et les émanations risqueront de provoquer des accidents.

Pour les indemnités que le gouvernement a bien vite mises en avant, ici c'est l'incertitude : quand seront-elles versées, comment seront-elles déterminées, quelle paie auront-ils pour le nettoyage des plages ? A ces questions vitales, les « autorités » ne donnent pas de réponse précise, et laissent planer le doute : il est question, par exemple, que les pêcheurs soient payés 1 250 F pour 15 jours passés à nettoyer, mais il n'y a pas de garantie officielle !

Bien sûr, depuis 15 jours, les pêcheurs ne sont pas sortis en mer, d'ailleurs, nombre de poissons et de crustacés sont morts. Tout près du port, il existe un groupe de rochers sur lesquels de tout temps on ramassait des moules ; après le Torrey Canyon, il a fallu attendre près de 5 ans pour qu'il y en ait à nouveau. Maintenant, combien d'années faudra-t-il encore attendre ?

Quelle désolation mais aussi quelle colère ! Les pêcheurs d'ici ont participé aux manifestations de Lannion et de St Brieuc. Ils n'acceptent plus que la Bretagne soit une décharge pétrolière, que leur travail soit rendu impossible, que le chômage s'abatte sur eux un peu plus à chaque marée noire !

Les soldats qui sont ici, n'ont pas l'air très enthousiastes d'avoir été « désignés » comme volontaires ! Ils gagnent 34,50 F par jour : belle économie plutôt que de payer les chômeurs de la région... Ils sont là pour 15 jours ou 3 semaines. Armés de pelles et de raclettes, ils poussent le mazout dans des rigoles. Au bout des rigoles, des trous dans lesquels les paysans viennent pomper le mazout. La plage, immense et très agréable d'habitude, ressemble maintenant à un champ de labour. Des milliers de coquillages (des coques, des couteaux, des anémones de mer...) sont échoués là, noirs, gluants.



Locquémeau .
la couche de mazout atteint 1,50 mètre d'épaisseur

Barre chahuté à Brest



Il y a encore beaucoup de mazout. Ce sont les grandes marées. Des semaines passées qui ont apporté le plus de pétrole mais aujourd'hui encore, des nappes charriées par la mer se déposent régulièrement.

Cette odeur de mazout est par moment insoutenable. De nombreux soldats ont mal à la tête, certains ont des boutons, de l'eczéma, des plaques rouges sur les mains et les bras...

Comme infirmerie, il n'y a qu'une tente de la croix-rouge pour tout le secteur !

Des soldats ont entendu dire qu'il y avait eu des accidents importants, des soldats seraient peut-être morts ! Evidemment, le travail est pénible, et l'équipement médical très insuffisant ne permet

pas de faire face aux accidents qui ne manqueront pas de survenir dans ces conditions. A leur arrivée, les soldats ne devaient travailler que 4 heures par jour avec 2 heures pour le repas de midi. Au delà de 4 heures, les risques d'évanouissement se multiplient... Or c'est souvent 6 ou 7 h de travail que les bidasses doivent fournir avec parfois seulement 3/4 d'heure pour manger, sous prétexte que la marée va monter... !

Pas plus qu'il ne s'est soucié de conditions de transport du pétrole près des côtes bretonnes, le gouvernement ne semble se soucier beaucoup des conditions dans lesquelles se fait le nettoyage des plages souillées.



INTERVENTION DE LA CFDT BREST

...Une des causes de la catastrophe c'est aussi la dégradation des conditions de vie et de travail des marins. Et sur ce point l'utilisation des pavillons de complaisance dont le but évident est d'échapper au fisc et à la réglementation du travail est inacceptable. Sur ces bateaux l'exploitation des travailleurs est plus importante et les conditions de cette exploitation sont génératrices d'accidents et de risques supplémentaires. Si dans une autre société l'objectif de sécurité était reconnu comme primordial, il serait parfaitement possible de concevoir des bateaux ainsi que leur aménagement qui permettraient de diminuer les risques d'accidents... Nous ferons tout pour obtenir satisfaction sur les mesures de sécurité et de prévention comme sur la réparation des préjudices subis, mais au delà de ces revendications immédiates justifiées, c'est dès maintenant que le débat doit être lancé sur le type de société que le gouvernement et les technocrates nous préparent pour demain sans qu'il y ait auparavant consultation des travailleurs. Si on avait demandé leur avis aux travailleurs est-ce qu'on aurait construit des pétroliers de 230 000 tonnes et plus ?

Comme pour les problèmes de sécurité c'est aux travailleurs, qui sont aux machines, qui sont aux manivelles, qui sont les premiers concernés, de décider...

«ÇA PREND AU VENTRE, CE QUI SE PASSE...»

Lors de la manifestation de Brest, deux jeunes étudiants, membres du Comité anti-marée noire ont bien voulu répondre à nos questions.

Rebelles : Pouvez-vous nous expliquer ce que vous ressentez après l'accident de l'Amoco Cadiz ?

C'est une catastrophe, il y a sûrement des espèces d'oiseaux qui vont complètement disparaître, des algues, peut-être même des poissons qu'on ne retrouvera plus jamais. Il n'y a plus un poisson vivant, tout est foutu, l'équilibre de la nature est brisé, alors il va falloir qu'on aide, qu'on rapporte des oiseaux et des

poissons, mais ce coup-ci c'est grave, il y a même des trucs irrémédiables.

Plus ça va, plus on risque des catastrophes, dont on n'imagine pas la portée, ça va nous arriver d'ici 5 à 10 ans, si surtout nous, les jeunes, n'arrivons pas à mettre un terme à tout ça. Enfin, on s'en tient pas à cette marée noire en particulier, aujourd'hui le plan Polmar on voit ce que c'est, on imagine trop bien ce qu'est le plan prévu en cas d'accident nucléaire et là, les oiseaux mazoutés ce sera nous. Faut que ça bouge vite pour éviter ça, très vite.

Rebelles : Justement, quelle est l'ampleur de la mobilisation dans la jeunesse ?

Le Comité anti-marée noire s'est formé tout de suite, le vendredi soir, ça a regroupé pas mal de gens, ça correspondait à un besoin d'agir pour les jeunes, comme les syndicats ne semblaient pas beaucoup bouger. Il y a eu plusieurs AG dans les facs, il y a eu des appels à se coordonner avec d'autres facs, même avec l'IUT, tout de suite les gens sont venus, ça prend au ventre ce qui se passe.

A la fac, on n'avait jamais vu de mobilisation aussi nombreuse même pour des problèmes qui touchent les étudiants de manière spécifique, comme la réforme du 2^e cycle. On refusait du monde dans les plus grands amphes et il y avait plusieurs AG simultanées, une en Lettre, une en Droit, une en Sciences...

Rebelles : Qu'avez-vous fait depuis le début ?

Toutes les facs ont été en grève, on a décidé de faire une manifestation assez dure le jeudi, là on est passé devant la préfecture maritime, on a réussi à pénétrer à l'intérieur, on a essayé de rentrer dans le QG, on n'a pas pu, si on avait réussi, ça nous aurait fait mal, car d'après un appelé, il y avait plein de CRS prêts à charger. Il y avait là des officiers, il y en a un qui s'est fait attraper, on l'a humilié en le peinturlurant et en le goudronnant.

Le vendredi soir, à l'appel des mouvements écologistes et des comités anti-marée noire, il y a eu une autre manifestation, on a balancé des oiseaux mazoutés sur les flics, la manif a continué, sans sommation les CRS ont tiré, il y a eu des affrontements, des gosses étaient devant mais ils s'en fichaient.

Lundi, il y a eu une manif départementale à Brest qui a regroupé 15 000 personnes devant la mairie. Le gars de la CGT a voulu faire une intervention mais il a été couvert par un slogan : «Mazouté aujourd'hui, Radio-actif demain !», il a tout de suite compris pourquoi on criait ça !

On sait que les CRS sont 7 à 8 000 à Brest à être mobilisés pour 45 jours, ils ont reçu des balles en caoutchouc, ce qui ne s'est encore jamais fait en France contre les manifestations.

Rebelles : Etes-vous allés sur la côte pour nettoyer ? Le plan Polmar, qu'est-ce que vous en pensez ?

Le plan Polmar c'est rien, c'est quelques bidasses sur une plage avec un seau et une pelle, c'est tout. Nous, pour mobiliser, pour dire ce qu'on pensait le meilleur moyen c'était d'aller sur la plage. Il faut être en groupe de 30 on y a été : tu descends sur la plage c'est comme si tu arrivais dans une caserne. Toi, tu es avec 30 gars dans un coin, tu n'as pas le droit de communiquer avec les autres, t'as qu'à écouter les 2 ou 3 gars qu'on met à te diriger et puis c'est tout. On est allés discuter avec des appelés qui travaillaient sur une plage ; on n'y était pas depuis 30 secondes que leur chef est arrivé et a dit : «Hé les gars, c'est par ici que ça se passe», on les cloisonne complètement des civils.

On a vu des gars qui sont arrivés individuellement, mais il n'y avait rien pour les accueillir, pas d'hébergement, pas de matériel. S'ils voulaient faire quelque chose, il fallait qu'ils paient tout et qu'ils se mettent sous les ordres de quelqu'un. Ils seraient partis en vacances, ça leur serait revenu aussi cher.

Rebelles : Dans quelles conditions se passe le nettoyage ?

Il y a des gars de la fac qui sont allés nettoyer, le soir ils avaient ramassé 3 tonnes à une trentaine, et quand ils ont demandé où ils allaient mettre le fuel, on leur a dit «dans une carrière». Ils ont répondu «ah non pas question, ce n'est pas la peine de ramasser le fuel ici pour dégueulasser l'intérieur», on leur a dit qu'on allait l'incinérer, mais quand ils ont voulu qu'un gars aille avec la citerne ça n'a pas été possible.

On sait qu'il y a des trous creusés un peu partout dans les dunes. Déjà Becam, le secrétaire d'État quand on lui avait confié, au moment du Bohlen, quelques tonnes de mazout, il avait donné l'ordre tout bête d'aller faire des trous dans les champs de paysans du côté de Quimper, en cachette la nuit. Manque de bol, il y avait une nappe d'eau qui passait pas loin, résultat : il a bousillé 200 puits, le lendemain, les gars tiraient des seaux pleins de pétrole.

Et maintenant, ils mettent du plastique dans le fond des trous dans les dunes, mais tu peux faire l'expérience, tu mets ce fuel-là sur une bâche en plastique et bien, elle fond.

Ils veulent faire des économies : pour nettoyer les rochers, ils utilisent des détergents, mais c'est encore plus nocif que le pétrole ; un gars a proposé de prendre des lances à incendie, le préfet a dit que c'était trop cher. C'est trop cher, pourtant, dans les manifs, ils s'en servent bien contre nous.

Rebelles : Est-ce que les conditions de sécurité sont satisfaisantes ?

A l'hôpital de Rennes, il y a plusieurs marins qui sont restés trop longtemps la peau au contact du pétrole et ce fuel, ça donne des maladies de peau. Même des étudiants ont été contaminés.

Il y a des gars de l'hosto qui ont téléphoné au plan Polmar pour demander quelles garanties médicales il y avait. Imaginons qu'un gars tombe d'un rocher et boive la tasse : c'est une intoxication vachement grave.

La réponse, on ne leur a pas donnée, ils ne l'ont sue qu'après : un infirmier pour 90 personnes.

Rebelles : Et maintenant, qu'est-ce que vous pensez faire ?

Ici, on se rend bien compte que dans six mois, quand les plages seront propres, l'affaire sera enterrée et puis, six mois après, on en reprendra encore un autre dans la gueule ; alors on est décidés à en finir avec ça.

On veut faire une grosse manif à Paris, avec la collaboration des comités qui s'étaient déjà formés pour Malville, les boues rouges et toutes les autres histoires de pollution.

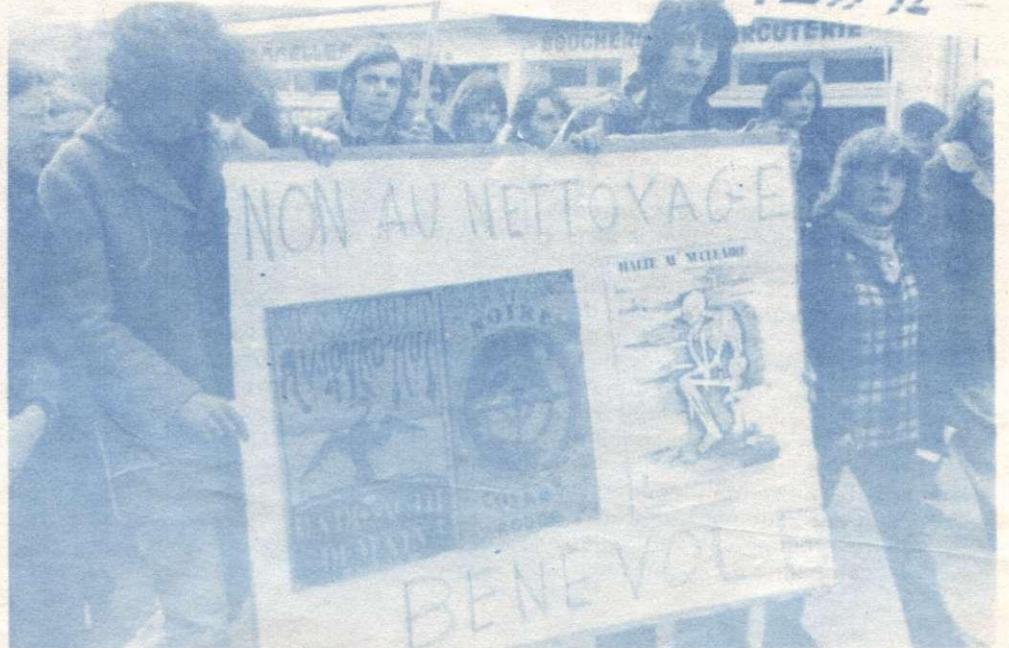
On est conscient que c'est une action à long terme, on ne veut pas tomber dans le panneau d'uniquement la violence dans les manifestations, mais on veut montrer une colère et on saura choisir nos objectifs pour être clairs. Cette fois, on est déterminé à ce que ça ne se passe pas comme ça, je pense qu'il y a d'autres jeunes en France qui nous aideront.



«On sait qu'il y a des trous creusés un peu partout dans les dunes». Un système inauguré par Becam pour le Bôlhen et qui avait contaminé 200 puits...

«Tu descends sur la plage, c'est comme si tu arrivais dans une caserne.»





QUELLE SOLIDARITÉ ?

La marée noire ne fait pas oublier l'existence de 80 000 chômeurs

«Solidarité nationale» : une expression que l'on entend décidément souvent ces jours-ci dans les discours officiels et sur les ondes de radio.

Dès que l'annonce de la catastrophe a été connue dans l'ensemble du territoire, des milliers de jeunes, révoltés, ont immédiatement voulu faire quelque chose. Faire quelque chose, même si c'était désespéré, pour sauver ce qu'il y avait encore à sauver, pour aider les gens qui étaient sur place.

Cet élan, le gouvernement et les radios bourgeoises ont tout de suite essayé de le récupérer en en dévoyant le sens. Oubliant très vite ses responsabilités dans l'affaire, le pouvoir a clamé bien fort partout que l'heure était à rassembler toutes les énergies pour se dégager de cette effroyable catastrophe qui touche la France. Pour les hommes de la bourgeoisie, dont on ne sait ce qui l'emporte chez eux du cynisme ou de la mesquinerie, un double bénéfice était en jeu :

1. En mettant en avant cet aspect de solidarité nationale, ils espéraient maintenir dans l'ombre les causes du sinistre et leur propre responsabilité, — elle est écrasante.

2. Le bénévolat présentait en outre l'avantage que cela signifiait la présence sur le terrain d'une main d'œuvre gratuite qui viendrait soutenir les travaux des appelés (pas très contents non plus).

Alors, solidarité nationale, qu'est-ce que cela signifie ?

Oui, nous sommes solidaires des marins pêcheurs, de tous les travailleurs qui sont en passe de perdre leur travail, des jeunes qui luttent là-bas contre la marée noire, des bretons qui volent leur région souillée par le pétrole.

Mais si les capitalistes croient que nous sommes solidaires des auteurs de ce gâchis, ils se trompent lourdement.

Il ne faut pas compter sur l'ampleur de la catastrophe pour nous aveugler sur ses véritables causes : la logique du profit capitaliste à tout prix. Il ne faut pas compter uniquement sur nos bras pour travailler, sans nos têtes pour comprendre.

Les comités anti-marée noire et la CFDT ont pris position contre le bénévolat, tout en ayant conscience que les nombreux jeunes qui viennent là ne le font pas sur l'injonction gouvernementale mais plutôt parce qu'ils ont été sensibilisés personnellement.

Dans un tract, le comité de chômeurs CFDT de St Brieuc écrit : «*Quand les élections approchent, le gouvernement est capable de créer des stages bidons pour faire baisser les statistiques, mais quand il y a un besoin réel de main d'œuvre, il fait appel au sentimentalisme et au bénévolat. Il oublie les 80 000 chômeurs bretons.*» Et il réclame :

« — l'embauche de chômeurs volontaires, non réquisitionnés.

— un temps de travail qui ne nuise pas à leur santé (émanation d'hydrocarbure toxique).



- un salaire décent
- un contrat particulier qui permette de partir sans préavis en cas d'embauche extérieure.
- la cotisation à tous les organismes sociaux et assurances (Assedic, etc.)
- maintien en fin d'embauche, aux allocations d'aide publique et Assedic.
- le respect scrupuleux de tous les droits des travailleurs.
- fourniture du matériel et des vêtements de protection.
- transport et hébergement gratuits sur les lieux de travail.

Alors, est-ce que cela veut dire qu'il ne faut pas aller en Bretagne ?

Sûrement pas, mais il ne faut pas y aller isolés, sans liaison, il faut partir avec d'autres jeunes de sa ville ou de sa région, prendre là-bas contact avec les comités anti-marée noire qui pourront donner les informations nécessaires pour rencontrer d'autres jeunes, des pêcheurs, des travailleurs de la mer. En menant des enquêtes, en soutenant les revendications des chômeurs bretons, en faisant un travail d'information et un travail politique sur son lycée, son CET, son FJT, ou sur sa fac, en lançant des actions, c'est de cette manière que l'on est le plus efficace pour assurer la solidarité populaire.

Les bourgeois doivent le savoir : nous allons aider en Bretagne, car là-bas c'est le peuple qui subit les conséquences de la Marée noire, mais nous allons aussi pour comprendre.

RENNES :
COMITÉ ANTI-MARÉE NOIRE DE 13 h 30 à 18 h

Et pendant ce temps-là, ils ne perdent pas le sens des affaires

Shell : affreteur de l'Amoco Cadiz, elle est maintenant le fournisseur des dispersants et des détergents (plus dangereux encore que le pétrole) qui servent à «nettoyer» les côtes bretonnes. Pour la compagnie pétrolière il n'y a pas de petits profits !

LES PÉTROLIERS : qui ont profité de la marée noire pour «dégazer» en pleine mer et donc éviter les taxes et le temps perdu dans les ports. Un pétrolier soviétique (l'AKTO) a utilisé ce procédé.

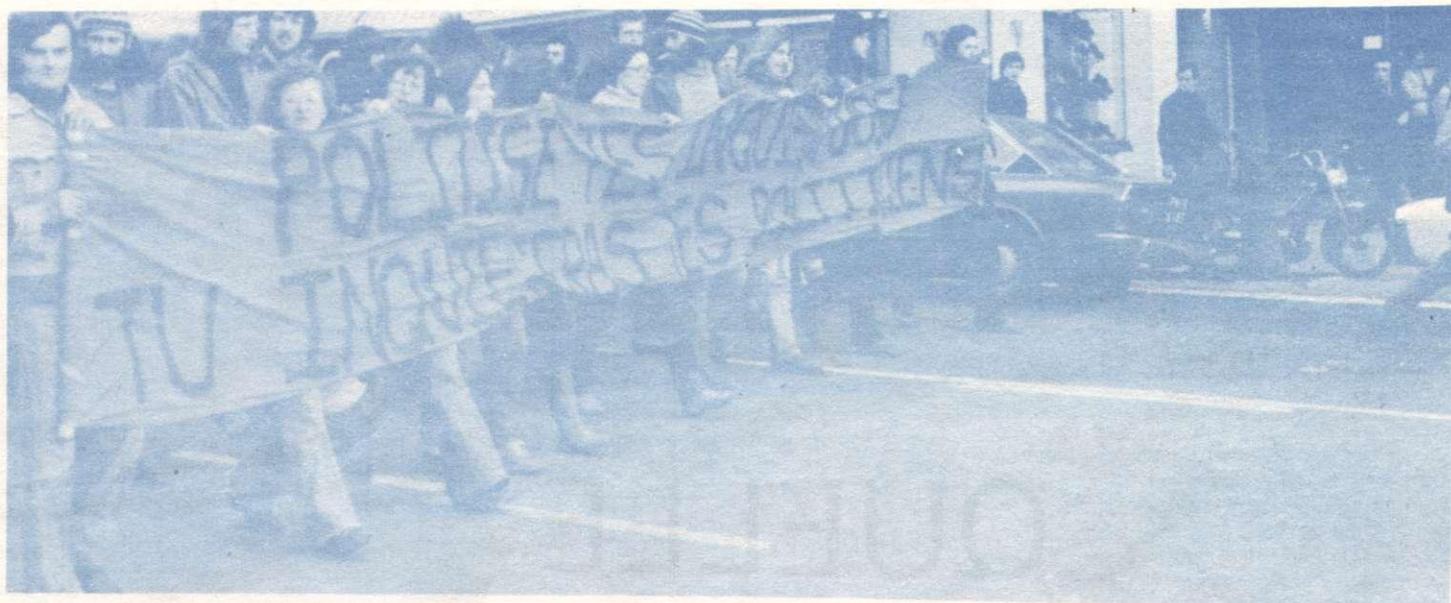
EUROPE I, BELLEMARE : brandissant l'étendard de la solidarité nationale, la station de radio ainsi d'ailleurs qu'un journal à prétention écologique, ont tiré parti du sinistre en intensifiant leurs campagnes publicitaires sur les ondes et en distribuant blousons et autocollants frappés de leurs sigles.



BERLIET : Le numéro 1 du poids lourd français fait actuellement circuler en Bretagne des camions citernes dont on se demande si ce sont des outils de travail ou des panneaux publicitaires : sur les flancs du véhicule on peut en effet lire en énormes lettres «opération Berliet, Bretagne propre».

Sur une des nombreuses plages polluées, nous avons rencontré deux filles, venues aider au nettoyage des plages. Au delà des problèmes immédiats posés par cette marée noire, nous avons aussi discuté sur les questions de pollution, de cadre de vie, d'écologie. Dans quel sens devons-nous réfléchir à ces questions dans quel cadre engager la lutte ? Ces problèmes sont largement posés dans la jeunesse aujourd'hui. Quelles perspectives devons-nous tracer dans ce débat ?

Nous donnons ici quelques éléments de la discussion que nous avons eue avec Brigitte et Martine. Le débat autour de ces questions doit être mené largement pour que la solidarité qui se manifeste partout ne soit pas seulement des bonnes volontés récupérées par l'odieuse campagne de la bourgeoisie.



POLITISE TES INQUIÉTUDES, TU INQUIÉTERAS LES POLITICIENS

Quand on regarde pourquoi ce désastre est arrivé, il apparaît assez vite que la responsabilité du gouvernement, des trusts pétroliers... est largement engagée !

Mais dira Martine : «N'est-ce pas aussi notre responsabilité personnelle, individuelle, à nous qui participons à ce gaspillage énorme, qui consommons de plus en plus d'électricité, qui utilisons de plus en plus de voitures ?»

— Qui gaspille le plus, qui consomme le plus d'énergie ? Ce sont avant tout les trusts industriels, organisés pour le profit maximum, les milliards dépensés par les capitalistes pour leur bien-être et leurs loisirs, les dépenses faites pour la «façade», pour se donner une allure de pays riche et puissant (revues militaires, réceptions fastueuses...). Par exemple, le secteur tertiaire (secteur parasite pour l'essentiel qui englobe entre autres la publicité...) consomme 17 % de l'énergie en France.

La part des travailleurs est très faible. Et surtout, bien souvent, nous n'avons pas le choix. Quand on travaille à 20 kms de son usine, si les transports en commun sont longs, fatigants, on préfère prendre sa voiture, c'est normal. Tu es tellement isolé, rien ne permet que, sur un quartier par exemple, les gens se regroupent et règlent leurs problèmes quotidiens en commun. On subit tellement la publicité, la propagande de ceux qui possèdent l'information, que l'individualisme est largement développé. Ce n'est pas un choix conscient. C'est la société qui est organisée de telle façon que tu es obligé d'acheter, de consommer, et donc d'utiliser de l'énergie.

Et puis, pourquoi devrions-nous nous priver ? Nous n'avons déjà pas grand chose ! Il faudrait se serrer la ceinture pour que cela rapporte à ceux qui n'hésitent pas à dépenser des millions dans une soirée au casino par exemple ! Non, merci !

Aujourd'hui, qui décide, et à qui ça peut rapporter de faire des économies d'énergie ? Sûrement pas à ceux qui sont directement concernés. Est-ce que les

économies individuelles empêcheront les super-pétroliers de naviguer selon la loi du profit maximum, et de dévaster des régions entières en prenant d'énormes risques ? Si la société est composée d'individus, ces individus n'ont pas le même poids, le même pouvoir. Quand l'Amoco Cadiz est tombé en panne, qui a fait traîner les choses ? Ce ne sont ni les marins, ni les pêcheurs bretons menacés par la pollution, mais bien les hommes à la solde de la Shell ! Ceux qui n'ont pas comme règle la loi du profit maximum, ceux-là ne décident pas, ils subissent les capitalistes, les trusts internationaux et les gouvernements à leur solde. Qui décide, qui a le pouvoir, c'est bien la question clé. Prendre les choses avec méthode pour les régler, c'est d'abord résoudre ce problème de pouvoir ! Brigitte et Martine sont d'accord : seule une autre société vraiment différente pourra régler ces problèmes, mais disent-elles : «Pour faire la révolution, changer la société, il faut que la majorité des travailleurs soient conscients, et cela n'est possible qu'en remettant en cause sa propre vie. Or, c'est toujours les mêmes qui se remettent en question ? Comment avancer ?»

Les questions touchant à la pollution, au cadre de vie sont largement débattues aujourd'hui. Beaucoup de travailleurs y sont sensibles. Ce qui n'était pas le cas avec la même ampleur, il y a 10 ans.

Après le Torrey Canyon, la révolte est restée limitée, les gens qui étaient conscients à ce moment-là, étaient minoritaires. Aujourd'hui, la mobilisation est grande chez les jeunes, les étudiants, mais aussi les travailleurs bretons : les pêcheurs se regroupent, s'organisent, ils réfléchissent. La fatalité, ça ne marche plus. Des manifestations très importantes ont eu lieu, on n'avait pas vu cela depuis 10 ans. Tout cela montre qu'il n'est plus question de subir n'importe quoi sans rien dire.

«Mais quand même, dit Brigitte, les travailleurs qui travaillent le plus dur, ne sont pas conscients, ils «marchent» dans le système, ils veulent une TV, une

voiture, par exemple les mineurs dans le Nord !»

Ce n'est pas parce qu'on veut la TV qu'on n'est pas conscient ! A Liévin, 42 mineurs sont morts dans la mine en décembre 74. L'explication de la bourgeoisie, c'était la fatalité ! La majorité des mineurs savent que s'ils ont la silicose, s'il y a des accidents et des morts, ce n'est pas que «le charbon est maudit» comme titrait *France-Soir*. Cette explication d'ailleurs arrange bien la bourgeoisie : «Vous voyez le charbon, c'est trop dangereux, ça pose trop de problèmes, il faut le pétrole, le nucléaire...». Un Tribunal Populaire regroupant 2 000 personnes, dont plusieurs centaines de mineurs a largement débattu de la question : le charbon, la mine sont-ils périmeés, ou est-ce le capitalisme qu'il faut détruire ?

«Mais regarde, en Bretagne, alors qu'il y a eu la marée noire, la majorité des gens ont voté pour la droite ?», demande Martine.

Non, les élections en système bourgeois ne reflètent pas forcément les idées des masses. En 68, il y a eu un mouvement populaire très important et pourtant quelques semaines après, le résultat des élections a donné à la droite la plus grosse majorité qu'elle ait jamais eue ! Les travailleurs ne se retrouvent pas très bien dans la droite ou dans la gauche. Ils voient des politiciens, des notables. Même si le gouvernement change, ce sont toujours ces politiciens qui décideront et auront le pouvoir, mais pas ceux qui sont directement concernés.

Pour voir si les idées progressent, c'est sur le terrain qu'il faut se placer. Il faut mesurer quelle est la combativité, quelles questions sont discutées, quelles initiatives sont prises.

Les idées écologiques sont très bonnes, elles touchent à un point de la société qui est particulièrement sensible aujourd'hui. Si on n'y prend pas garde, les conséquences de l'irresponsabilité capitaliste risquent d'être dramatiques et irréversibles, dans quelques années. Il faut

replacer ces idées dans la société dans laquelle on vit.

Aujourd'hui, on peut avoir la volonté de vivre autrement, de casser les rapports individualistes..., mais cela ne peut rester que des idées pour l'essentiel, tant qu'on n'aura pas changé le cadre d'ensemble de la société.

Ces idées là, elles ne peuvent pas prendre leur pleine expression aujourd'hui. Elles sont importantes à discuter, c'est une condition de la mobilisation pour changer la société. Il faut réfléchir, débattre largement : comment on organisera cette société, comment régler les problèmes de l'énergie par exemple ? Devrons-nous continuer à participer au pillage des matières premières du Tiers-Monde, continuer à dépendre des trusts pétroliers internationaux ? Ou bien nous faudra-t-il compter sur nos propres capacités ? Par exemple, des évaluations récentes prouvent qu'on pourrait produire 100 milliards de Kwh à partir des ressources hydrauliques de la France, or l'EDF n'en produit que 50.

Faudra-t-il sacrifier à la loi de la rentabilité maximum immédiate et développer les centrales nucléaires de façon anarchique et très dangereuse, ou bien mettre en avant la sécurité pour ceux qui y travaillent et utilisent cette énergie ?

Qui prendra les décisions ? Une équipe

Qui prendra les décisions ? Une équipe de «spécialistes» qui gardent les connaissances pour eux et se moquent des besoins du peuple, ou un débat devra-t-il s'instaurer pour que ceux qui sont concernés puissent décider en ayant toute les données du problème en main ?

Voici quelques unes des questions dont il est nécessaire de débattre aujourd'hui. Partout, les jeunes sont révoltés par ce crime. C'est bien d'un crime dont il s'agit : une région entière est dévastée ! Cette révolte doit être l'occasion pour les jeunes de se ranger aux côtés des travailleurs, dans un combat clairement anti-capitaliste, pour pouvoir un jour mettre fin définitivement à la pollution, au saccage de notre environnement !

MARÉE NOIRE :



UNE CATASTROPHE ÉCOLOGIQUE SANS PRÉCÉDENT

Une biodégradation (1) intervient naturellement, et certains chercheurs ont même affirmé qu'à long terme un tel «enrichissement» de la mer est excellent pour la faune et la flore. Un responsable du centre d'Etude et de Protection de la Nature de Bretagne : «Dans la mesure où la biodégradation transforme les hydrocarbures en aliments, la «marée noire» contribue, bien sûr, à nourrir la mer, et une catastrophe isolée ne serait effectivement pas dramatique à long terme. Le problème, c'est que ces catastrophes, pour la Bretagne en tous cas, deviennent une habitude. Les bactéries ne peuvent pas boulotter les hydrocarbures à un tel rythme, le plancton est débordé, l'oxygène n'arrive pas à suivre. On risque l'eutrophisation (2) : des espèces vont définitivement disparaître, d'autres — indésirables — proliférer. Et puis, la présence quasi permanente d'une pellicule d'huile sur la mer bloque la photosynthèse (3), stérilise les processus biochimiques essentiels qui se déroulent dans le premier millimètre d'eau. Enfin, il y a dans le pétrole brut environ 1 % de composés cancérogènes rebelles à la biodégradation. Cela représente un risque grave, très mal connu, que l'on ne peut pas chiffrer : un bouleversement radical des équilibres génétiques de la flore et de la faune, dont on ignore les conséquences».

Les eaux bretonnes sont-elles proches de ce degré de pollution chronique ? «On y arrive. Les parages de la pointe du Raz

ont essuyé coup sur coup le naufrage du «Böhlen» et celui de l'«Amoco cadiz», à un an d'intervalle. Une marée noire annuelle, c'est absolument insupportable».

Nous venons d'apprendre que le pétrole contenu dans les soutes de l'«Amoco Cadiz», particulièrement volatil, pénètre trop bien le sable, et file directement en profondeur, car il est riche en dérivés benzéniques. Autre nouvelle que le gouvernement et la Shell se sont bien gardés de divulguer, c'est la présence de 4 000 tonnes de kérozène (combustible utilisé pour les avions à réaction extrêmement volatil et dangereux).

Au lendemain de la catastrophe, le gouvernement annonce le déclenchement du «Plan Polmar». Une semaine après, les autorités donnaient l'impression de ne savoir que faire : «C'est le bordel absolu, confiait un responsable national de la Sécurité civile. C'est même pire qu'en Guadeloupe, au temps de la Soufrière». Trois à quatre cents soldats, autant de pompiers, telles étaient les maigres troupes mobilisées par le gouvernement. Armés de pompes à purin, condamnés à attendre que la marée monte pour aspirer, ça et là quelques taches de mazout. Certes, d'autres secours plus efficaces allaient arriver. Des pompes miraculeuses venant des Etats-Unis (n'y en aurait-il pas en France ?), capables de transvaser dans



de petits navires le contenu des soutes de l'«Amoco Cadiz». A chaque heure, les habitants de Portsall guettaient l'arrivée de ces secours. Hélas ! seules approchaient les tempêtes d'équinoxe

Jusque-là, 150 000 tonnes de pétrole environ se sont échappées. Que faire pour pomper les 100 000 restantes ? Une première idée a été de les brûler. Mais cette solution présentait plus de dangers que d'avantages : risques d'explosion, formation d'un nuage d'hydrocarbures très dense qui risquerait de se déposer sur les terres. Cela aurait été catastrophique pour les cultures. Enfin, le brûlage aurait duré de deux à trois mois.

Le mauvais temps retardant les opérations de pompage, d'autres solutions que le pompage au large sont étudiées. Ainsi l'Institut Français du Pétrole envisageait le pompage depuis la terre. Un pipe-line ou une noria de camions (il en faudrait un nombre considérable !) qui emmènerait ensuite le pétrole à Brest. Mais le débit des pompes est insuffisant pour projeter le pétrole dans les trois kilomètres de tuyaux nécessaires. Il faudrait installer une station-relais, ce qui paraît exclu.

En somme, le plan Polmar, c'est beaucoup de pétrole, beaucoup d'idées, mais aucun moyen !

Un tel plan existe en cas de catastrophe nucléaire (le plan Orsec-Rad). Ça promet !

Deux navires hollandais, qui pompent le mazout déversé sur la mer, le gardent et rejettent de l'eau filtrée, se sont proposés pour effectuer ce travail gratuitement, mais contre remboursement du voyage. Leur proposition a été rejetée par le préfet maritime, sous prétexte que cela coûtait cher ! (sans commentaire).

Et pendant ce temps, la marée noire s'étend.

(1) Biodégradation : décomposition d'une substance polluante par l'action de micro-organismes. Toutes les substances polluantes ne le sont pas (dérivés benzéniques et aromatiques)

(2) Eutrophisation : processus qui rompt les équilibres écologiques d'un milieu et y détruit les organismes vivants.

(3) photosynthèse : réaction chimique qui permet aux végétaux de fixer le carbone du gaz carbonique présent dans l'air ou dissout dans l'eau. Cette réaction consomme de l'énergie, fournie par le rayonnement solaire. Elle est à la base de la vie

