

INADMISSIBLE MARÉE NOIRE

Les côtes bretonnes viennent à nouveau d'être souillées. Elles l'avaient déjà été en mars 1967 (*Torrey Canyon*), en janvier 1976 (*Olympic bravery*), en octobre 1976 (*Boelhen*), en mars 1978 (*Amoco Cadiz*), en avril 1979 (*Gino*) et en mars 1980 (*Tanio*). Nous sommes pourtant toujours aussi désarmés pour faire face à ce type de catastrophe : est-ce vraiment une fatalité ? Certes, l'homme n'est rien face à une tempête ou à un cataclysme naturel. La force des éléments vient ainsi périodiquement nous donner de cuisantes leçons d'humilité. Mais dans le cas du naufrage de l'*Erika*, ce n'est pas là que se situe le problème.

Si de tels accidents ont lieu, c'est d'abord à cause des « négriers des temps modernes ». De grandes compagnies exploitent — dans tous les sens du terme — les navires battant pavillon de complaisance et leurs équipages. Or, la prolifération de ces navires vient de la crise de la marine marchande, survenue il y a une vingtaine d'années et au cours de laquelle l'État français a capitulé face au capitalisme international ; la marine marchande française, composée en grande partie de Bretons, a alors disparu.

Si un accident s'est à nouveau produit au large de nos côtes, c'est que l'État n'a pas su assurer leur sécurité. Les normes exigées des navires qui longent nos côtes sont-elles suffisantes ? Est-il raisonnable de laisser des pétroliers à coque simple, âgés de plus de vingt ans, longer la Bretagne ? Quelles que soient les normes exigées, qu'est-ce qui garantit qu'elles soient vraiment respectées ? Que valent les contrôles techniques effectués sur les navires battant pavillon de complaisance ? Enfin, les moyens de surveillance en mer sont-ils suffisants ?

Si la pollution a, une fois de plus, atteint nos côtes, c'est que l'État s'est montré inefficace. L'équipage de l'*Abeille Flandres* a montré son courage et son efficacité. Mais y a-t-il suffisamment de remorqueurs de haute mer en Bretagne ? Les moyens de lutte contre la pollution ne sont-ils pas demeurés les mêmes qu'il y a vingt ans ? Les boudins flottants n'ont-ils pas fait preuve de leur inefficacité ? Les navires français de pompage du mazout ne sont-ils pas trop peu nombreux et insuffisamment performants ? Et comment ne pas être effaré d'apprendre qu'à La Rochelle on manque de capacités de stockage pour le pétrole pompé parce que les cuves de stockage sont... toujours pleines de pétrole de l'*Amoco Cadiz* ?

Nous sommes nombreux à être indignés et à éprouver un sentiment mêlé de dégoût et de colère. Mais les sentiments ne suffisent pas. Il faut « penser globalement et agir localement ». Le premier problème est mondial : c'est celui des grandes entreprises transnationales qui agissent sans frein et face auxquelles les États sont souvent impuissants. Il faut aller vers la création d'institutions démocratiques mondiales, qui contrôlent ces firmes. En attendant, les citoyens que nous sommes peuvent et doivent

Point de vue publié dans *Ouest-France*, 30 décembre 1999

concrétiser leur colère. Je me joins à l'appel à boycotter Total et j'espère que ce boycott va s'organiser et non pas rester un vœu pieux.

Le second problème est celui de l'État français, de son absence de politique maritime et de son fonctionnement centralisé. Je suis persuadé que, si les régions disposaient de moyens politiques, législatifs et financiers puissants — bref, d'une large autonomie régionale —, comme c'est le cas en Allemagne, en Belgique, en Espagne, en Grande-Bretagne, en Italie ou en Suisse, elles seraient, dans de nombreux domaines, beaucoup plus efficaces que ne l'est aujourd'hui l'État. Au niveau européen existe ce que l'on appelle le « principe de subsidiarité ». Il consiste à limiter les pouvoirs de l'échelon supérieur à ce que l'échelon inférieur ne peut pas faire lui-même. Il est temps d'appliquer ce principe en France. Et je suis sûr que — s'ils en ont les moyens — les Bretons sauront défendre, bec et ongles, leurs côtes contre tous les pollueurs.

Ronan Le Coadic