



Extrait du Association pour l'Économie Distributive

<https://www.economiedistributive.fr/Non-ce-n-est-pas-la-rancon-du>

Non, ce n'est pas la rançon du progrès

- La Grande Relève - N° de 1935 à nos jours... - De 1976 à 1987 - Année 1978 - N° 756 - mai 1978 -

Date de mise en ligne : mardi 2 septembre 2008

Date de parution : mai 1978

Copyright © Association pour l'Économie Distributive - Tous droits réservés

A peine venions-nous de publier un dossier « Économie et Écologie » (1) que le naufrage lamentable de l'« AMOCO-CADIZ » vient nous apporter une preuve magistrale et tristement spectaculaire du bien-fondé de nos analyses. Il suffit, en effet, de reprendre chacune des causes du désastre pour voir apparaître, sous-jacente ou évidente, mais toujours déterminante, la recherche du profit d'une minorité aux détriments de toute une population de travailleurs, marins pêcheurs, ostréiculteurs, agriculteurs, récolteurs d'algues, hâteliers, commerçants, etc... et de toute la faune et la flore d'une merveilleuse partie de la côte bretonne.

LA CONSTRUCTION DES PETROLIERS

Au niveau de la construction de pétroliers géants, d'abord. Avec ses 230 000 tonnes, l'« AMOCO CADIZ » n'est pas le plus gros ! On va jusqu'à 550 000 tonnes. Huit fois plus de 400 000 tonnes, trente neuf jaugent entre 200 et 400 000. C'est ainsi une cinquantaine de monstres de ce type qui menacent les mers, représentant 55% du tonnage mondial des pétroliers en circulation. Mais pourquoi ces tailles ? Pourquoi ne pas diminuer les risques en ne faisant circuler que des pétroliers qu'il soit possible de remorquer vite en cas d'avarie ? Même en cas d'échouage le désastre, au moins, serait limité. Seulement voilà : transporter la même cargaison en deux pétroliers plus petits au lieu d'un seul coûterait deux fois plus cher... Et ce point de vue prime tout. Par intérêt financier, on oublie tous les risques, même les plus abominables. Et les écologistes peuvent bien s'écarter. Augmentant la taille, on pourrait au moins investir pour augmenter la sécurité. Les progrès techniques nous en donnent la possibilité... Oh là, pas question ! Pas de double paroi. Une seule héclice. Huit compartiments que la tempête parvient vite à percer. On compte au plus juste. La sécurité ne compte pas : « On pousse au maximum le matériel », disent les marins, « dans un souci d'économie et de profit. On prend des risques de plus en plus importants. Cela, tout le monde le sait. Et rien n'est fait. On attend les catastrophes qui ne peuvent qu'arriver » (2).

L'EXPLOITATION

Il y a bien des lois. Elles sont faites, en principe, pour protéger les personnes et les biens contre les initiatives individuelles dangereuses. Mais il ne faut pas gêner les affaires... C'est sans doute pourquoi la France a ralenti la fréquence des révisions imposées : de une fois tous les douze mois il y a quelques années, on l'a gentiment faite passer à une fois tous les 27 mois. Mais c'est encore trop. Alors les puissants armateurs, ceux qui ont les moyens, méprisent tout simplement les lois internationales de la navigation maritime. C'est très facile, il suffit de se placer sous pavillon de complaisance. De petits pays, tels le Libéria, le Panama ou la Grèce, font fortune en bradant leur nationalité. Ainsi de grandes compagnies pétrolières, telle la Shell qui affrétait l'« AMOCO CADIZ », bénéficient de conditions fiscales honteusement anormales : on estime à quelque 10 milliards de dollars les recettes qui échappent au fisc des Etats ainsi « dupés ». Pour arriver jusqu'à réduire de 20 à 40 % le prix d'un affrètement, cette soustraction fiscale s'accompagne de tolérances juridiques scandaleuses : non seulement sur la sécurité (une convention impose, par exemple, la présence d'un dispositif en cas d'avarie de gouvernail comme celle qui s'est produite sur l'« AMOCO CADIZ ») mais aussi sur les conditions de travail des marins. D'abord, ceux-ci sont embauchés au rabais. Il n'y a pas non plus de petits profits. On choisit donc un équipage réduit au strict minimum (44 personnes pour ces 230 000 tonnes) et non qualifié et en tout cas incapable de parer une pièce endommagée. Si bien que ces pétroliers monstres promettent sur les mers un danger permanent mis entre les mains d'un personnel incompetent. Il ne faut donc pas s'étonner d'une erreur de navigation comme celle du « TORREY CANYON ». Et ces malheureux Pakistanais ou Philippins embarqués par les négriers des temps modernes vivent dans des conditions infernales, mal logés, dormant sur des paillasses et travaillant sur des machines souvent bonnes

pour la ferraille. Ils y sont Ã la merci d'un « pacha » (3) qui les laissent souvent attendre plusieurs mois leurs salaires... mais ils n'ont pas le choix. Vive la sociÃ©tÃ© de profit qui stimule l'ardeur au travail et exalte le sens des responsabilitÃ©s !

LA PROTECTION DES COTES

CONSEQUENCE directe ou non de la fraude fiscale dÃ©noncÃ©e ci-dessus, nos cÃ¢tes ne sont pas suffisamment protÃ©gÃ©es. Il n'y a pas d'antenne radar Ã Ouessant, malgrÃ© sa position stratÃ©gique, et quand les guetteurs sÃ©maphoriques ont annoncÃ© Ã la prÃ©fecture maritime le remorquage du pÃ©trolier, c'Ã©tait trop tard. Nos cÃ¢tes sont bien balisÃ©es par des bouÃ©es excellentes... mais mal entretenues : cela coÃ»te cher et aprÃ¨s une pÃ©riode de mauvais temps, qu'elles dÃ©rivent ou s'Ã©teignent, il faut attendre souvent des mois avant qu'elles soient remises en place ! De plus, la route des pÃ©troliers est tracÃ©e au plus court, donc trop prÃ©s des cÃ¢tes... Toujours par Ã©conomie. On entend bien dire qu'une loi va augmenter la distance minimale. Mais il y a longtemps qu'on en parle, et en attendant, c'est toujours Ã§a de gagnÃ© ! Et notre Marine Nationale ? La « Royale » n'est-elle pas lÃ pour assurer l'intÃ©gritÃ© du rivage en protÃ©geant les cÃ¢tes ? Elle n'a pas rempli sa mission. D'abord, bien qu'elle possÃ©de de redoutables et coÃ»teux sous-marins atomiques, elle ne disposait d'aucun remorqueur de haute mer Ã Brest le 16 mars. Et puis... et c'est lÃ sans doute le comble : les remorqueurs ne sont pas tenus de signaler les demandes qui leur sont adressÃ©es. Vive la sacro-sainte Economie LibÃ©rale et que la Marine Nationale ne vienne pas entraver ces merveilleuses tractations qui se dÃ©roulent entre le capitaine du pÃ©trolier, aux ordres d'un armateur en sÃ©curitÃ©, qui marchande, cinq heures durant, malgrÃ© les risques, et le commandant du remorqueur qui veut l'argent du remorquage pour lui tout seul (et pas rien : la moitiÃ© de la valeur du bateau et de sa cargaison !). Ces Ã©cumeurs de mer, que nous a montrÃ©s TF1 dans l'« EvÃ´nement », ces pirates modernes nui ne sortent que par mauvais temps dans l'espoir de mettre le grappin sur un navire en dÃ©tresse, sont une remarquable illustration de l'Ã©conomie de profit. Vive ces chacals !

BEAUX RESULTATS

D'AILLEURS, il n'y a pas grand mal puisque armateur et propriÃ©taire de la cargaison seront remboursÃ©s par leur assurance. La Lloyd a les moyens et s'en tirera. Qui plus est, certains se frottent peut-Ãªtre les mains Ã la pensÃ©e que c'est un pÃ©trolier Ã reconstruire : de l'emploi en perspective ? Quant aux Bretons... il viennent de prouver qu'ils sont en majoritÃ© contents du rÃ©gime. Et ils vont avoir du travail, pour Ã©ponger ! Ce qui va d'ailleurs permettre encore Ã certains de faire de bonnes affaires : justement la B.P. (British Petroleum, par hasard) venait de mettre au point un dispersant qui ne coÃ»te que 1 000 Ã 1 200 F la tonne. Comme il en faut 5 000 tonnes pour disperser 250 000 tonnes de pÃ©trole, la B.P. ramassera le manque Ã gagner rÃ©sultant du boycott de la Shell que proposent les Amis de la Terre. Quant Ã certains consommateurs, ils prÃ©fÃ©rent boycotter tout ce qui est Breton, ne connaissant pas bien la gÃ©ographie... on ne sait jamais ! Merci Ã tous pour la Bretagne, et conservons longtemps ce beau rÃ©gime du profit.

- (1) Dans notre dernier numÃ©ro, le 755 d'avril.
- (2) Citation du « Monde » du 19-20 mars.
- (3) Nom donnÃ© par l'Ã©quipage au capitaine du navire.