



Extrait du Association pour l'Économie Distributive

<http://www.economiedistributive.fr/Onze-ans-apres>

Onze ans après

- La Grande Relève - N° de 1935 à nos jours... - De 1976 à 1987 - Année 1978 - N° 757 - juin 1978 -

Date de mise en ligne : mercredi 3 septembre 2008

Date de parution : juin 1978

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

« Il paraît que le ridicule ne tue plus : quelle chance ! Car nous étions comme d'habitude fin prêts. Il ne manquait plus une virgule dans les pages du plan ORSEC, et si ces pauvres Anglais avaient eu le malheur d'être surpris, pareille mésaventure était impensable au pays de Descartes... Vous connaissez la suite : des dizaines de kilomètres de câbles et d'estuaires pollués par des couches de 8 à 15 cm d'épaisseur de mazout, les parcs huîtres et les moulières atteints, la mobilisation hâtive des civils pour nettoyer la main sables et rochers, les barrages de bottes de paille improvisés en dernière minute... bref une véritable catastrophe provinciale dans une atmosphère de panique à peu près complète ».

Le texte ci-dessus est la reproduction intégrale d'un article intitulé SOMBRE MAREE, écrit le 14 avril 1967 à la suite du naufrage du Torrey-Canyon, et paru dans le n° 639 de notre journal en juin 1967. Et recherchant les causes de cette catastrophe, j'écrivais alors, réfléchissant à l'appui, que la tragédie bretonne résultait d'un choix délibéré basé sur un bilan financier comparatif du coût des mesures de protection possibles avec celui des indemnisations et réparations nécessaires. J'ajoutais : « Pour les technocrates qui nous gouvernent, toute décision est dictée Par les seuls impératifs financiers. La peine des hommes ? le respect des sites ? La protection de la Nature ? Autant de foutaises Pour les amateurs de discours électoraux, ou pour les journalistes en quête de papiers ! Peu importe que des dizaines de milliers d'oiseaux meurent lentement de faim ou de paralysie sur les grèves noircies, agitant désespérément leurs Pauvres ailes engluées : Peu importe que le chant de vie de la saison des nids devienne un affreux cri d'agonie dans cette réserve nationale des Sept Iles où les représentants ries espèrent difficilement sauvegardés jusqu'à maintenant, tels les macareux- moines, risquent de disparaître à tout jamais. Dans ce monde chaque four plus écurant, tout se traduit et se ramène à la comparaison de deux colonnes de chiffres. Une opération quelconque est financièrement rentable, ou elle ne l'est pas. Et si elle ne l'est pas. elle n'a pas lieu ».

Et je conclusais en prédisant que les organismes de protection de la Nature, dans notre économie de marché, se heurteraient encore aux implacables intérêts des compagnies pétrolières et, qu'en conséquence, les pollutions et marées noires continueraient, à moins qu'elles ne nuisent un jour à d'autres intérêts financiers encore plus puissants.

RIEN DE CHANGÉ%

Onze ans ont passé, presque jour pour jour. Les Français ont voté... de nombreuses fois ! Des flots d'encre ont été répandus, les mouvements écologistes ont pris leur envol... et, la mort dans l'âme, j'ai regardé les atroces images télévisées de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz. J'ai écouté avec colère et dégoût les mâmes agités préconiser les mâmes faux remèdes qu'il y a onze ans. Pour quels résultats ? Repousser au large le « rail » d'Ouessant est parfaitement inopérant puisque le Torrey Canyon croisait dans les eaux internationales lors de son naufrage sur les récifs des Sorlingues. La vérité, hélas, n'a pas changé, et une fois de plus, pour ne pas être accusés de monomanie, nous empruntons au journal « Le Monde » du 21 mars 1978, une analyse très lucide des causes profondes du sinistre et les remèdes possibles :

« Modifier la conception des pétroliers ? Cela non plus n'est pas au pouvoir de la France puisque la plupart de ces bateaux sont construits à l'étranger, au Japon notamment. Et lorsque, par chance, les chantiers de Saint-Nazaire reçoivent commande de « super-gros », dépassant cinq cent mille tonnes, personne - et surtout pas au gouvernement - ne souffle mot de ce qui leur adviendrait en cas de naufrage.

« On espère benoîtement que le « malheur » arrivera chez les autres.

« Pour rendre les pétroliers plus sûrs, il faudrait les doter comme on le fait pour les paquebots, de plusieurs machines, de deux hélices et, comme le demandent les Etats-Unis, d'une double coque. Seulement voilà, la construction des tankers modernes - une machine, une hélice, le maximum d'électronique pour économiser l'équipage et le plus gros tonnage possible - obéit strictement à la loi du profit maximum et non à celle de la sécurité maximum.

« Les armateurs vont opérant que l'augmentation du tonnage diminue le nombre des navires, et donc les

risques d'accidents. Jour après jour, les faits leur donnent tort, car les géants sont aussi plus fragiles. Une banale avarie à la barre, qu'un équipage aurait autrefois réparé ou pallié en jouant des deux hélices, transforme aujourd'hui ces monstres, d'autre part très difficiles à remorquer, en épaves avant la lettre.

« La Critique, c'est que les Etats demeurent impuissants devant les chantiers navals, les armateurs et les grandes compagnies pétrolières. N'oublions pas que le pétrole du Torrey-Canyon appartenait à la British Petroleum et celui de l'Amoco-Cadiz à la Shell.

« En fait, même quand les Etats paraissent enfin décidés à « faire quelque chose », ça ne suit pas. Vingt conventions internationales, concernant la mer, ont été signées au cours de ces dernières années. Certaines attendent encore leur ratification par les Parlements des pays signataires, d'autres, ratifiées, ne sont guère appliquées et, quand elles pourraient l'être, leur application n'est assortie d'aucun contrôle. Au large, chacun fait encore ce qu'il veut, où il veut, quand il veut.

« Propos futiles donc que ces affirmations officielles assurant comme en mars 1967, qu'on « va tout faire pour que ça ne recommence pas ». En réalité, on peut se demander si, une fois encore, ce ne sont pas les écologistes qui posent correctement le problème lorsqu'ils soulignent les risques du gigantisme, les coûts croissants de la boulimie énergétique, les retombées de plus en plus négatives du « progrès » ».

RECHERCHE OPERATIONNELLE

Certes ! mais on peut aussi se demander pourquoi les écologistes, après avoir posé le problème, ne soulignent-ils pas qu'aucune solution vraiment satisfaisante ne peut être appliquée dans le cadre économique actuel !

Une mission « Inter magazine » du 21 mars 1978 n'a-t-elle pas rappelé qu'en matière de construction et de sécurité des pétroliers, les décisions étaient prises par des méthodes de recherche opérationnelle n'utilisant que des critères de rentabilité pure. Et de comparer avec, par exemple, les décisions prises en matière de suppression de passages à niveau. Si un PN tue en moyenne x personnes tous les cinq ans, maintien du statu quo, car cela coûte moins cher que les investissements nécessaires à sa suppression. Si au contraire, le coût des indemnisations probables est estimé supérieur à ces investissements, la suppression devient rentable et est décidée. Or, disait « France-Inter », des calculs analogues ont été faits pour les pétroliers et ont prouvé que la flotte actuelle de pétroliers géants était, compte tenu des probabilités d'accident, plus rentable que les 15 000 pétroliers de 80 000 tonnes nécessaires au même trafic.

Alors ? Eh bien le seul « espoir » est que les marées noires deviennent suffisamment fréquentes et coûteuses pour démentir les ordinateurs. Tant pis pour la faune et la flore marines : tant pis pour le plancton végétal victime de l'écran qui le sépare des radiations solaires ; tant pis pour le plancton animal paralysé et asphyxié ; tant pis pour les oeufs de poisson tombant sur le fond ; et surtout... tant pis pour l'Homme, victime d'un système économique générateur de catastrophes de plus en plus graves et de plus en plus irréversibles.

Il avait fallu 10 ans pour redonner un peu de vie aux cotes souillées par le Torrey-Canyon. Combien d'années faudra-t-il cette fois-ci ? Et certaines espèces ne vont-elles pas être définitivement rayées de notre monde en folie ?

Je terminais mon article de 1967 en soulignant que, faute de réaliser rapidement l'Economie des Besoins, l'humanité tout entière allait à sa perte.

Que pourrais-je dire de plus ?