

COMMUNIQUE DE PRESSE

Origine CAVID:/ Ecologie Energie Survie

Tél.: (33) 02 54 32 29 56

Fax: (33) 02 54 32 24 33

le 17/12/2002

A l'attention de la presse francophone

Mesdames, Messieurs, les rédactrices, rédacteurs

L'association Ecologie Energie Survie comprend l'attitude de ceux qui se sont regroupés dans le collectif « Marée Noire » mais ne s'y associe pas

Pour l'accident du Prestige, ceux qui peuvent aider sur place et font part de leur expérience concernant l'utilisation du polystyrène expansé comme buvard et nettoyant des hydrocarbures en différents lieux, enfin des conseils ont été envoyés à différentes autorités :

Autorités françaises : Palais de l'Elysée, Polmar Bordeaux,

UNESCO délégations : espagnole, portugaise ;

A quelques radios comme Catalunya et EFE. Etc...

A des quotidiens comme la N. R à Tours, Sud-Ouest à Bordeaux.

Nous, nous avons fait notre travail, nous espérons que les récipiendaires en ont fait autant

Texte envoyé par E.E.S. depuis l'accident

« Nous avons tiré l'essentiel de notre dossier « pétrole » et vous le faisons parvenir !

Lorsque nous relisons ce dossier et que nous comparons avec ce que nous savons déjà du Prestige nous constatons que les états-majors des riverains du « rail » n'ont rien appris : c'est la même bêtise et le même égoïsme : en intimant l'ordre au Prestige d'aller en pleine mer, de préférence chez le voisin, c'était augmenter les risques de catastrophe car la mer y est toujours plus forte ; C'est la même impréparation : dans tous les cas c'est la pagaille absolue alors qu'il est possible de faire beaucoup mieux nous l'avons démontré déjà à trois reprises dans le dossier sur l'Amoco en 1978, dans le livre « Crises catastrophes et Survie » en 1989 et dans le livre « défis écologiques pour le 3^e millénaire » que nous n'avons pu encore éditer. Mais aussi sur plusieurs lieux.

Toute l'Europe va souffrir de cette catastrophe, ce n'est peut-être pas un hasard.

Il y a peut-être encore la possibilité d'atténuer les dégâts prévisibles de la deuxième vague qui arrive mais il faudrait une diffusion d'informations très rapide et étendue sur toute la cote menacée.

Ecologiquement votre.

G.Ferone de la Selva

Le dossier complet est disponible au siège de l'association moyennant remboursement des frais de port et de photocopies.

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE LE PETROLE ET LA MER

Le 16 mars 1978 les habitants de Portsall, un petit port du Nord Finistère en Bretagne sont réveillés par une odeur épouvantable.

Dans la nuit, l'Amoco-Cadix, un pétrolier géant de 230 000 tonnes en lourd, battant pavillon libérien, appartenant à la compagnie AMOCO dont le siège est à Chicago, s'était échoué sur des hauts-fonds situés à environ 4 milles en face d'eux. Comment cela s'est-il passé ?

Le Sénat a diligenté une commission d'enquête, présidée par Monsieur André Colin. Le bureau de la coordination du Mouvement Ecologique a aussi créé une commission, le responsable fut Ferone de la Selva. Ces deux commissions ont déposé leur rapport.

(Celui du Sénat fut publié par les éditions Hachette en 1978 et celui du Mouvement Ecologique par E.E.S la même année).

Le mardi 16 mars 1978 à 8 heures le pétrolier transportant 219 617 tonnes longues (223 130 tonnes métriques) de pétrole brut léger pour le compte de la compagnie Shell, avec 43 personnes à bord dont un inspecteur de la Sécurité britannique emprunte la voie montante du "rail" à la vitesse de 9,5 nœuds soit 17, 594 kilomètres heures.

A ce moment un remorqueur de haute mer, le Pacific à l'ancre dans le port de Brest reçoit l'ordre de faire route vers le Pas-de-Calais avec vingt hommes à bord. Il appareille à 8 h. 24. La météo est franchement mauvaise, vent de force 7, des coups de vent de force 9 et 10 (tempête) sont prévus. A 9 h 45 la barre du pétrolier a une avarie, le bateau ne peut plus se diriger et dérive à bâbord (à gauche).

Un message d'avertissement est envoyé par radio sur les voies habituelles de 400 et 500 kilohertz puis sur 16 VHF. Ce message est capté par le Conquet Radio qui le transmet au remorqueur à 11 h 20.

A 13 h 15 le Pacific lance une première amarre mais le commandant du pétrolier n'accepte l'assistance selon le contrat habituel (Lloyd's open form) qu'à 16 h 31. L'amarre avait cassé à 16 h 15, les bateaux étant à environ 5 milles du rivage. A 20 h 16 après plusieurs tentatives une amarre est fixée à l'arrière, l'Amoco mouille l'ancre bâbord mais est drossé à la côte par le vent.

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

L'Amoco touche un rocher à 21 h 04 par l'arrière et ses machines sont noyées, le contact radio est rompu.

A 21 h 50 le pétrolier demande un hélicoptère pour évacuer l'équipage ce qui sera fait par deux super frelons de la -Marine Nationale de minuit à 1 h 47. Le Capitaine et l'officier de pont restèrent à bord jusqu'à 5 h 03 où ils doivent quitter le bord, l'Amoco étant enfoncé par l'arrière dans la mer jusqu'à la passerelle. Plusieurs bâtiments de la Marine dont un gros remorqueur s'étaient précipités vers les lieux mais prévenus trop tard n'ont pu intervenir à temps. Le drame est consommé.

La commission parlementaire a constaté :

- un excessif chevauchement des responsabilités ;
- l'absence d'information et de coordination entre les administrations ;
- l'absence des moyens pour exécuter les missions fixées par les textes ;
- enfin que ni la Marine Nationale, ni la marine marchande, n'avaient les moyens d'influer sur l'échouement.

Pire, personne n'a été capable d'acheminer les pompes et les moyens nécessaires pour délester l'Amoco Cadix d'une partie de son chargement, les barrages existants demandaient des qualifications et une expérience que les sauveteurs n'avaient pas, sous la pression des pétroliers : absorbants et dispersants chimiques furent mis en œuvre avec tous les risques que cela comporte.

Du 16 au 30 mars à peine 300 engins furent mis en œuvre, du 30 mars au 12 avril plus de 1 000 engins.

Remarquons que ce furent les pompes à lisiers des paysans qui furent efficaces. Elles ont permis, à la fin du mois de mai de pomper 65 000 tonnes de mélange d'eau de mer, de poissons morts, de sable et d'huile, 30 000 tonnes de pétrole et sur les grèves 185 000 tonnes de sable contenant environ 15 000 tonnes de pétrole. Les zones de stockage intermédiaires et les moyens de transport vers les unités de traitement furent insuffisants pour assurer une évacuation régulière et continue vers Brest, Nantes, Saint-Nazaire et Le Havre.

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

Les oiseaux périrent, vingt mille, malgré les efforts des sauveteurs et de l'hôpital de la mer, créé par les écologistes, qui réussit à en sauver quelques-uns. Des phoques gris d'une race en extinction furent exterminés.

Plus de 35 espèces de poissons et des dizaines de milliers d'animaux furent mortellement intoxiqués, Certaines baies perdirent la totalité de leur peuplement en crustacés, 50% des parcs à huîtres de Morlaix et Lannion furent détruits ; Les algues comestibles furent très touchées et il y eut prolifération d'algues vénéneuses.

Les pertes économiques touchèrent 600 professionnels de la pêche dont certains firent faillite après une perte de production de 50% pendant plusieurs semaines, toute la production de crustacés, le 1/3 de la production nationale, fut arrêtée, les viviers de Roscoff, envahis, nécessitèrent 2 millions de francs de travaux de réfection. Les ostréiculteurs perdirent plus de 50% de leurs élevages et subirent une perte de 20 millions de francs ; 160 goémoniers furent en chômage jusqu'au 15 mai. Le tourisme perdit 50% de ses recettes estivales.

DES CATASTROPHES COUTEUSES

L'Olympic Bravery (24 janvier 1976, 1250 tonnes sur une capacité de 275 000 T) a coûté plus de 5 millions de francs, Le Torrey Canyon (18 mars 1967, 117 000 T) 80 millions de francs, le Boëhlen (17 octobre 1976 9700 T) 152 millions de francs, l'Amoco Cadix dépassa les 350 millions.

Ces sommes ne représentent que les coûts immédiats mais les pertes totales directes et indirectes sont de 3 à 10 fois plus élevées.

Pour venir en aide des inventeurs français s'étaient manifestés et nous avons pu constater qu'au de-là la pagaille qui régnait, indifférents à la misère des bretons, les représentants des pétroliers maintenaient sur les autorités leur influence et éliminaient la concurrence.

Un inventeur, Georges Perrot, avait découvert l'extraordinaire propriété du polystyrène expansé capable d'absorber jusqu'à 40 fois son

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
poids en hydrocarbures par simple contact.

LE POLYSTYRENE

Le polystyrène existe partout, c'est une des plaies des décharges publiques encombrées de 10 à 12 000 tonnes chaque année de ce produit si utile comme emballage.

Récupérer ce polystyrène, l'acheminer vers la Bretagne après l'avoir broyé, le jeter sur le pétrole, attendre quelques secondes et récupérer la poudre pleine d'huile est plus facile que de transporter des milliers de tonnes d'eau sale, de sable souillé, d'herbes engluées comme il fut fait pensez-vous et nous aussi.

Faire des boudins avec des sacs ou des toiles de jute cousues et les remplir de polystyrène est facile, placés en barrage plus le temps est mauvais plus ils absorbent du pétrole. N'importe quel chalutier peut les amarrer et les ramener au port le plus proche où là, par pressage, on récupère la plus grande partie de l'huile qui s'est séparé de l'eau lors de l'entreposage, intéressant n'est-ce pas ?

Nous raisonnons comme des enfants car cela tue le marché des dispersants inutiles, fait récupérer un produit que par conséquent ne paieront pas les assureurs, recycle des matériaux donnant un produit utilisable dans de nombreuses chaudières qui pendant ce temps là ne brûleront pas le fuel du circuit taxé.

Et même s'il "rend son jus" par pressage il perturbe le circuit que ces gens contrôlent. Ni les pétroliers, ni l'Etat ni trouvent leur compte.

Nous nous sommes donc heurté au mur du silence : cet animateur qui paraissait sur TF1 avec des trémolos dans la voix pour exhorter les Français à venir en aide aux bretons, après quelques secondes d'enthousiasme est devenue aphone lorsqu'un officiel lui a passé un discret message ; l'armée nous a interdit le passage vers Portsall.

Ce ne fut que grâce au Mouvement écologique que Perrot put malgré tout faire connaître à la Sécurité Civile, à différentes instances dont l'I.F.P. cet excellent produit. Las, personne n'en a rien fait et nous ne l'avons vu,

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
avant la guerre du Koweït, qu'en Alaska, où il fut employé par Esso !
Amoco : 16 mars 1978 En 1989, on n'a pas encore mis au point une
logistique internationale pour limiter ces dégâts, déplorait E.E.S..

E.E.S. a publié en 1978 "le drame de l'Amoco-Cadix" et une
plaquette "Sauvons la Mer" qui résumant un immense travail fait par
plusieurs chercheurs français pour lutter contre ces catastrophes.

POLLUTIONS NON COMPTABILISÉES

Lorsqu'un film de pétrole est déposé en surface sur la mer plusieurs
phénomènes se passent :

- il intercepte plus ou moins les rayons solaires ;
- il empêche l'évaporation de l'eau ;
- il modifie le coefficient de frottement à l'interface eau-air ;
- il empêche le plancton de proliférer et par conséquent il diminue la
productivité de la zone.

Lord Ritchie-Calder a rappelé qu'un litre de pétrole prive 400 000 litres
d'eau de mer d'oxygène.

Un pétrole brut léger, comme celui de l'Amoco-Cadix, en s'évaporant va
envoyer dans l'atmosphère des milliards de molécules et ces molécules
soit telles quelles, soit après dissociation par les ultraviolets solaires, vont
donner des noyaux d'Aïken formateurs de gouttes d'eau et générateurs de
pluies.

Nous avons trouvé dans l'eau de pluie qui tombait sur Paris des traces
d'hydrocarbure ce qui nous prouva qu'un déversement intempestif de
pétrole influe sur le temps.

Les Seine et Marnais qui ont été inondés après le naufrage ne savent
toujours pas qui en fut responsable.

Dans le malheur il y eut une chance, ce fut que le déversement s'étala
sur quinze jours, car l'énergie totale qui se libéra lors de la formation de
ces milliards de gouttelettes fut celle d'un typhon.

Nous en avons débattu en Sorbonne dans le cadre d'une réunion du
Mouvement Universitaire de la Responsabilité Scientifique avec le regretté

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

Kasler et Monsieur l'ingénieur général Gibbrat, père du barrage de la Rance, qui avait lui-même envisagé ce problème avec Joliot-Curie en 1945, à propos des bateaux coulés par les marines en conflit.

LAVONS LA MER

L'eau de mer étant de plus en plus polluée des chercheurs proposent d'utiliser des procédés de traitement électrolytique afin de désinfecter cette eau.

Pour récupérer des mollusques pollués il est possible d'utiliser leur propriété de larguer les matières organiques indésirables (bactérie et virus) selon une loi de diffusion classique, proportionnelle à l'entrée d'eau propre, bactériologiquement pure et de même composition, et au volume du bassin de traitement ; Ce qui impose de petits bassins avec de gros renouvellements.

Dans une première cellule de chloration, le passage d'un courant électrique entre deux électrodes en titane ruthénié fait apparaître par oxydation du chlore et du brome des hypochlorites et des hypobromiques

Cette eau passe dans un bac tampon, les bactéries et les virus sont totalement détruits.

Un autre passage de courant électrique entre des électrodes en acier doux fait apparaître des ions ferreux qui réduisent l'hypochlorite, forme massivement de l'hydroxyde de fer qui précipite et entraîne toutes les matières organiques pendant que se régénèrent les chlorures et les bromures.

Il ne reste plus qu'à filtrer sur un lit de sable pour obtenir un liquide limpide exempt d'organismes indésirables de composition et pH inchangés.

Il est nécessaire de recycler toutes les heures de 15 à 30% du volume du bassin.

Ce procédé, avec quelques variantes, s'applique aussi aux effluents des collectivités pour un coût d'exploitation de l'ordre du franc par mètre

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

cube, il permet la récupération d'une grande partie de l'eau pour des usages non alimentaires comme l'arrosage des espaces verts.

Des inventeurs proposent des machines pour dépolluer la mer en surface comme celles que nous décrirons plus loin, d'autres pensent à nettoyer par aspiration des fonds marins

De plus en plus nombreux sont les pêcheurs, les plongeurs qui essaient de faire diminuer la pression de la pollution sur la mer.

DE QUOI MEURT LA MER ?

Par le détroit de Gibraltar la Méditerranée met 60 ans pour se renouveler, elle respire mal, elle manque d'eau froide et est naturellement fragile. Elle est, comme les autres mers bordières, en train de mourir des marinas, des usines, des grands travaux et de la surexploitation touristique.

Aujourd'hui les océans eux-mêmes, malgré leur immensité sont menacés pour les mêmes raisons.

En 1946 le Commandant Cousteau faisait une plongée enchantée près des grottes sous-marines du Veyron près de Marseille. Il y retourna en 1976 :

"C'est une catastrophe, le paysage est devenu méconnaissable... plus un coquillage, plus un oursin, plus un poisson. Seules quelques algues..."

Il voyagea un an avec le Calypso pour essayer d'en comprendre les raisons et conclut :

"La Méditerranée est une mer presque fermée où les eaux ne se renouvellent que très lentement ; elle se comporte comme un organisme qui élimine mal ses toxines ! Le vrai danger qui la menace c'est la destruction mécanique des côtes, c'est l'anéantissement de la mince frange littorale où se trouvent les premiers maillons de la chaîne alimentaire et où la plupart des espèces se reproduisent. L'ennemi N° 1 de la mer, c'est l'assèchement des marécages, la ruine des herbiers littoraux... elle meurt du mur de béton qui la défigure et l'asphyxie".

PETROLE A LA MER

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

La consommation mondiale d'énergie est de l'ordre de 8 milliards de tonnes équivalent pétrole toutes sources confondues dont plus de 3 de pétrole brut. Chaque année, 300 millions de tonnes transitent au large des côtes françaises. En 1991, sur 258 naufrages de grands navires, 212 étaient âgés de plus de 15 ans dont 2 sur 3 des superpétroliers.

La flotte pétrolière est d'environ 3 000 unités, elle transporte environ 1 milliard de tonnes de pétrole par an. 2 000 de ces pétroliers devraient être mis à la casse dans les 20 ans qui viennent. Un pétrolier neuf vaut environ 100 millions de US dollars, on peut donc s'attendre à une recrudescence d'accidents en mer disions-nous déjà en 1998.

GUERRE DU PETROLE

Si les pétroliers ont été les inspirateurs de véritables guerres et même de génocides depuis 1945 que ce soit en mer du Nord, au Biafra, en Guinée, dans le Golfe Persique il faut noter qu'installations pétrolières et stocks de pétrole servent de cibles privilégiées aux armées de tous les pays en cas de guerre. En 1914-1918, des pétroliers, de faible tonnage selon nos critères actuels, furent coulés par les sous-marins allemands et quelques navires des deux camps fonctionnant au fuel, très rare à l'époque, furent coulés, leurs réservoirs se vidèrent donc dans la mer.

En 1939-1945, la pollution résultante des navires coulés par les différents adversaires fut considérable tant dans l'Atlantique et la Méditerranée que dans le Pacifique. Dans les années 70, Science et Vie s'est fait l'écho d'une véritable guerre qui s'est instaurée en Mer du Nord où de nombreux accidents non répertoriés eurent lieu.

Au Biafra, en Afrique, on estime à 5 millions les morts directs et indirects de la guerre sournoise des grands pétroliers..

La guerre Iran-Irak puis la guerre Irako-Kowetienne furent la cause d'énormes pollutions : par exemple le 21/01/91 les Irakiens ouvrent le terminal Sea-Island : Première estimation 1,4 million de tonnes de brut, puis 240 000 tonnes. Le chiffre de 1 million de tonnes fut aussi avancé,

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

c'est le plus crédible. Le terminal Mina al-bar est ouvert le 30/01/91. Aucun chiffre n'est possible d'avancer mais il s'agit de centaines de milliers de tonnes. Cela pollue terrains, mers, atmosphère. La pollution s'étend sur une nappe continue de 750 km², puis se fragmente et pollue les côtes saoudiennes, koweïtiennes et iraniennes. 732 puits furent incendiés, le dernier fut éteint le 06/11/91. La fumée alla jusqu'à l'Himalaya où l'on en a retrouvé des traces.

Au cours d'une grève, un groupe d'ouvriers a saboté le grand oléoduc qui relie l'Alaska aux autres territoires des Etats-Unis. La perte fut estimée à plusieurs centaines de milliers de tonnes. Ce chiffre est incertain.

TEMPETES SUR L'ATLANTIQUE

En décembre 1999, au-dessus de l'océan Atlantique, se conjuguèrent vents polaires, masses d'air chaud venant du sud, un état de mer agitée réchauffée par le Gulf stream, poussières industrielles, gaz à effet de serre, bref tous les ingrédients pour provoquer de formidable tempête, un peu partout, à partir du le 10 décembre les catastrophes s'accumulèrent dans les terres mais les zones côtières et la mer ne furent pas épargnées. Les bateaux subirent de rudes épreuves et ceux qui n'étaient pas en très bon état ne résistèrent pas tous.

LA SINISTRE MAREE NOIRE

Cette situation explique que de nouveau au large des côtes bretonnes un pétrolier fut en détresse. On croirait, après tous les incidents, dont nous n'avons cité que les pires, qu'avertis, préparés, nos gardiens des côtes seraient prêts et feraient le nécessaire pour qu'un naufrage, regrettable, ne devienne pas une catastrophe écologique de première grandeur. Il n'en fut rien

Samedi 11 décembre 1999, (Amoco : 16 mars 1978) durement secoué par la tempête, un navire pétrolier lance un appel de détresse. Il demande l'autorisation de se réfugier dans le port le plus proche, car son Commandant estime que sa situation est inquiétante, il penche d'un coté,

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

une de ses cuves a dû se remplir d'eau ou siphonner avec une autre, une cloison a dû céder. Si les cuves étaient en bon état les pompes de bord permettraient de mieux répartir la charge, mais ce n'est pas le cas,

Il navigue à 9 nœuds (environ 15 kilomètres à l'heure) et semble en possession de toutes ses facultés de manœuvre. On examine cette demande, on envisage de l'accueillir à Saint-Nazaire mais on lui conseille de s'écarter des côtes françaises.

Il annule son appel vers 15h10 mais reste en contact. Le capitaine Krun Mathur, commandant l'Erika, immatriculé à Naples, signale des fissures sur le pont du navire

Lorsqu'un navire est en difficulté sur le rail, si la cargaison est "à risques", la situation est traitée par l'état-major de la préfecture maritime de la zone. Si le risque concerne plusieurs départements c'est à la préfecture de région de prendre les décisions.

UN NAVIRE QUI N'ETAIT PAS INQUIETANT

Chaque bateau est répertorié par un "coefficient de risque" établi par les autorités signataires du "mémoire de Paris" qui classe les navires entre 1 et 50 en fonction de leur dangerosité, résultante de leur âge, de leur utilisation, de leur entretien, des capacités reconnues de leurs équipages. Au moment de cet appel, les documents signalaient que ce navire n'avait qu'un faible coefficient de risque 12/50. .

Plusieurs navires de tout tonnage ont des difficultés sur le rail à ce moment, aussi l'attention de l'état-major se détourne de l'Erika.

L'ERIKA : UNE SOMBRE HISTOIRE.

L'ERIKA., C'est une suite de cuves tirée par un moteur, équipée d'accessoires et d'une partie habitable pour ceux qui le conduisent et assurent son entretien en mer.

Bref c'est un navire spécialisé dans le transport des hydrocarbures liquides. Il bat pavillon maltais, est long de 180 mètres,

Tant la mer que les produits transportés sont corrosifs et ces bateaux

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

vieillissent vite, au bout de vingt ans de carrière ils présentent des signes de vieillissement et au bout de vingt-cinq ils sont bons pour la casse.

Ce bateau, depuis des années, charge des produits pétroliers résiduels venant des raffineries et généralement utilisés par les grandes chaufferies sous le nom de fuel lourd. Ce sont des déchets et ce bateau, et quelques confrères, transportent les poubelles de l'industrie pétrolière.

Parti de Dunkerque il navigue, par le "rail" cette voie marine entre l'Angleterre et la France où transitent chaque jour des centaines de bateaux.

La tempête le prend à tribord au large de Brest, il continue sa route en espérant atteindre sa destination finale : Libourne en Italie.

Ce 11 décembre 1999, au large des cotes françaises, en atteignant la zone de pêche de Penmarch, sa carrière se termina brutalement. Cela commença par une fuite d'une cuve pleine vers une cuve vide qui déséquilibra le bateau qui prit du gîte, se pencha sur un côté. La forte houle balança le navire qui subit des efforts latéraux et verticaux encore plus importants. Sa structure, fragilisée par la rouille, commença à céder et des fissures apparurent sur le pont.

Le capitaine constatant qu'il était dangereux de poursuivre la navigation, lança son premier appel. A ce moment les choses ne sont pas très claires, l'a-t-on découragé de rejoindre Saint-Nazaire, Donges à 7 kilomètres est pourtant parfaitement équipé pour vider la soute défaillante, a-t-il jugé que faute d'instruction de son armateur le coût élevé de l'opération lui serait reproché ? Toujours est-il qu'il annule son appel de détresse.

L'AGONIE D'UN PETROLIER

Les heures qui suivent, sur un bateau secoué par les vagues, dont la gîte rend les manœuvres plus difficiles, furent particulièrement pénibles pour lui et son équipage de vingt-six marins, tous indiens. Lorsque le jour se lève imaginez le spectacle : des boulons ou des rivets qui sautent, des soudures qui craquent, des tôles qui se déchirent à chaque vague..

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

Le bateau embarque dans une mer en furie, des marins se blessent, déséquilibrés, sur le pont glissant en essayant d'ultimes manœuvres et le pétrole commence à s'épandre sur la mer.

C'est toujours une épreuve cruelle que d'abandonner son navire mais plus rien n'est possible et le commandant Krun donne l'ordre au radio du bord de lancer l'ultime appel de détresse.

A 08h09 le bateau commence à se casser en deux et de nouveau la marée noire menace les plages de Bretagne et de Vendée.

A 8h10 les épaves dérivent vers l'est à petite vitesse, 2,5 nœuds soit environ 4,5 kilomètres heures.

Le vent souffle à 100 km/heure, les creux sont de 10 mètres.

A 8h30 le Commandant de l'Erika craint que l'avant de son bateau ne puisse se maintenir à flots bien longtemps.

Un hélicoptère Frelon part de Landivisiau, hélitreuille sur le pont arrière un plongeur de la Marine Nationale qui commence à faire évacuer l'équipage. Un incident rarissime fait que le treuil de l'hélicoptère tombe en panne. Le plongeur arrive à faire évacuer 13 marins sur un canot de sauvetage. La mer est à six degrés de température et l'espérance de vie pour ceux qui y seraient projetés n'est que d'une heure et demi. Pendant que les hélicoptères finissent de recueillir l'équipage, l'épave se casse en deux parties.

A midi arrive sur les lieux le remorqueur Abeille-Flandres venu de Brest.

A 14h40 une élingue est fixée et le remorqueur commence à tirer la partie arrière de l'épave.

Sur ordre de la préfecture maritime, les épaves sont tirées au large par des remorqueurs dont l'Abeille-Flandres et coulées probablement volontairement par "la royale" sur ordre du préfet maritime qui pensait s'en débarrasser.

Cette manœuvre fut, sans doute, inspirée par son conseiller le Centre de Documentation de Recherche et d'Expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux, le CEDRE- qui estime que ce pétrole ne risque

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
pas de polluer la côte française s'il est assez loin, au-delà du socle continental. C'était sans doute l'objectif visé !

Alors commence les déclarations contradictoires des autorités.

L'état major Polmar, la météorologie nationale, le CEDRE se surpassent en inepties verbales pendant que les fuites laissent passer le soi-disant fuel inoffensif qui est, en réalité, du déchet de distillation, chargé de métaux lourds, agressif pour la peau et cancérigène.

Les épaves sont à environ 130 mètres de fond, à 10 kilomètres l'une de l'autre, à 40 kilomètres des côtes. Et elles fuient, le vent et les courants ramènent à la côte l'infâme mélange d'organismes tués et d'eau de mer mêlés en "mayonnaise" avec le pétrole.

On appelle cela du "chocolat". C'est gluant, nauséabond, agressif pour la peau et les poumons.

E.E.S. ET L'ERIKA

1° Les amis de E.E.S.

Monsieur Marcel PILLET, habitant Keredren, 56230 QUESTEMBERG prend contact avec nous le 13/12/99 pour nous signaler ce naufrage que nous connaissions déjà et nous demander notre avis sur l'emploi du polystyrène, nous lui répondons à 15 h.

Monsieur,

J'apprends comme vous l'accident du pétrolier au large de la Bretagne.

Les solutions choisies pour s'en débarrasser montrent que nous avons raison en dénonçant les pratiques du CEDRE téléguidé par l'I.F.P..

Emmené au large, les cuves vont se vider et le pétrole, arrosé de dispersants qui ne feront qu'aggraver la pollution, va se déposer sur le fond dans une vaste zone de pêche, si les indications données à la presse sont correctes : Pétrole lourd sans aromatique. Donc très différent de celui de l'Amoco, le procédé Perrot ne s'applique qu'aux taches huileuses.

Puis à 20h30.

Après avoir vu les informations et surtout un technicien du Cèdre faire couler de ce pétrole d'un récipient en verre je peux vous dire que sur ce

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
type de pétrole le polyprex ou le polystyrène broyé sont efficaces.

Il faudrait que le Préfet Maritime vous convoque avec de la poudre au Cèdre et dans la belle cuve en verre où ils ont jeté du pétrole pour faire une belle image pour T.F.1. ce soir, vous jetez dessus la poudre. Faites couler à raison d'un kilogramme pour 30 à 40 litres à récupérer, agitez deux minutes et retirer au filet à papillon ou à l'épuisette à crevette.

Il est difficile de porter un jugement péremptoire avec aussi peu d'éléments mais il me semble qu'en ayant ceinturé les épaves de grands filets bourrés de polystyrène, même grossièrement broyé, cela aurait permis de les rentrer dans une darse abritée.

Inconvénient pour les Pétroliers, comme le pétrole est récupérable ainsi, il n'est pas "vendu" aux assureurs qui répercutent les dégâts sur les primes et le tout se facture à la pompe ou sur le produit dérivé.

Nota : Dans une darse, ou mieux dans une cale sèche, il est évident que toutes les opérations de pompage et le reste pouvaient être faits mieux qu'en pleine mer et en pleine tempête.

2° Les "officiels"

Dans la soirée nous faxons au : 02 98 22 13 19, à l'attention de l'Amiral RAQUET-LADIGUET, Préfet Maritime à Brest, aux bons soins du commissaire VELUT :

"Mon cher Amiral, si je vous dis que vous vous y prenez comme des avec le pétrolier coulé vous allez vous vexer, aussi je vais rester courtois et amical.."

Nous lui envoyons le texte du fax envoyé à Pillet et y joignons notre courrier aux koweïtiens qui explique la mise en œuvre du polystyrène.

Ce texte fut envoyé en 1991 au conseiller scientifique du KOWEIT à Paris et sur place un des membres de E.E.S. l'a fait utiliser avec succès dans le sable et devant des prises d'eau.

3° La presse

Dans la nuit du 14 au 15 /12/1999 nous communiquons à la presse :

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

« Un inventeur, Monsieur Georges Perrot, a décelé qu'un produit simple et courant - le polystyrène - était un formidable outil contre la marée noire.

Me souvenant de la façon dont les paysans évitent que la balle d'avoine ne se disperse - (ils la mettent dans des sacs en jute) - j'ai fait des boudins de polystyrène broyé. Ils absorbent de 30 à 40 fois leur poids en pétrole, ils peuvent servir de filtre à eau.

S'ils ne sont pas trop gros et trop longs ils résistent aux flots déchaînés et nettoient le "chocolat". Inconvénient, le pétrole ainsi récupéré est réutilisable au moins en chaufferie et il n'est pas vendu aux assureurs.

La poudre s'emploie comme un savon avec tous les hydrocarbures employés par les mécaniciens.

Le dispersant préconisé par le Cèdre a le double avantage de faire couler le pétrole de l'accident aquatique (océan, mer, lac, rivière ou piscine) et d'être dérivé du pétrole. La vente est double.

En Alaska, puis au Koweït, d'où le Cèdre et ses dispersants se sont fait virer, ces produits et cette stratégie ont été mises en œuvre avec succès.

Vous avez sous la main une grande gueule de breton -Monsieur Pillet à Questembert*, il a du Poliprex, faites faire un essai par des gens sérieux, cela ne manque pas dans la royale, et faites mettre ceci en œuvre car les barrages flottants ne tiennent pas en grosse mer.

Ou bien qu'un pêcheur colle quelques boudins devant son étrave, il sera surpris du résultat.

Je vous prie de transmettre aux pêcheurs et ostréiculteurs, même si vous ne la publiez pas, cette information qui peut être vitale pour certains. Si j'ai pu être utile aux bretons et aux vendéens, j'en serais ravi.

Cordialement à tous.

3° Aux riverains et pêcheurs

Aux Maires, aux Comités des pêches, au Musée de la Marée Noire à Porshall :

"Messieurs, lors du naufrage de l'AMOCO-CADIX un inventeur a

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

montré que la poudre de polystyrène était un merveilleux absorbant pour les différents pétroles jetés à l'eau ou par terre.

Lorsque, sur les boules de pétrole lourd se colle la poudre, elles restent agglutinées et ramassables avec des moyens simples : pelles, seaux, dragues, filets, car elles ne collent plus. On nous a refusé de l'expérimenter et nous avons été "viré" par les C.R.S.. Nous l'avons expérimenté ailleurs. Le CEDRE, en déclarant qu'il n'y a que deux voies pour récupérer le pétrole ment et commet une forfaiture, il connaît cette technique qui est la troisième voie.

J'ai fait expérimenter ce procédé à grande échelle au Koweït, Si du pétrole arrive, retrousser vos manches, vous pouvez faire mieux que les autorités qui s'y prennent comme des ... Je l'ai écrit au Préfet maritime.

Nous passons nos vacances le plus souvent sur la côte et nous avons l'intention d'y retourner.

Nous n'avons pas envie d'y baigner nos pieds dans le goudron.

PIECES JOINTES : 1° Comment utiliser le polystyrène en cas de pépin de l'Amoco à la boîte d'huile de vidange renversée sur la moquette ! 2° liste de ce que nous avons publié qui concerne la mer et la pollution. "

POLMAR SABOTE NOTRE ACTION

Réaction de l'équipe "Polmar" qui annonce que toute commune, ou tout pêcheur qui ne se conformera pas aux méthodes préconisées, ne sera pas indemnisé. Encore une fois exit le polyprex et le polystyrène.

LA POLLUTION DECIME LES OISEAUX

18/12/99 - Les oiseaux commencent à être touchés par la marée noire ils arrivent sur les plages, épuisés, malades, par centaines tous les jours.

De Lorient à Noirmoutier c'est la désolation le pétrole remonte et dérive vers la Bretagne, les pays de Loire, les Charentes.

N'EST PLUS SOURD QUE CELUI QUI NE VEUT PAS ENTENDRE

Nous faxons au 02 98 22 13 19 le 18/12/99 à l'attention de l'Amiral

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
RAQUET - LADIGUET Préfet Maritime :

"Mon cher Amiral,

Lorsque je vous ai dit que vous vous y preniez comme des manches avec le pétrolier Erika, j'avais malheureusement raison. Je le regrette.

Je vais vous conseiller plusieurs choses :

1° La première, demandez à la presse de diffuser le "mode d'emploi" des déchets DE POLYSTYRENE.

Un sac plein de polystyrène imbibé de pétrole est plus facile à sortir de la baille que des dépôts gluants imprégnés de sable et d'animaux morts.

Si vous autorisez cette technique les communes pourront solliciter le remboursement de leurs frais.

2° - Faites bourrer un navire de plaques de polystyrène en 60 millimètres d'épaisseur de préférence et faites tomber à la périphérie des nappes qui se forment au-dessus des épaves.

3° - Balancez du polystyrène broyé par en dessous les plaques, elles ne colleront plus en arrivant sur le sable et les rochers.

Au point où vous en êtes vous ne risquez pas grand chose à essayer."

E.E.S. FATIGUE DE CES SOTTISES PROPOSE SES SOLUTIONS

Angé le 28/12/1999, nous faxons à Brest :

"Il paraît qu'il y a encore du pétrole de l'Amoco dans des cuves. Combien offrez-vous à l'association pour vous en débarrasser et vous débarrasser de celui que vous recueillez ? "

Et nous nous mettons à rédiger un protocole sérieux faisant l'inventaire des rôles de chacun, c'est "Sauvons la Mer" publié en 1978 revu et corrigé par nos expériences depuis.

Mais nous gardons pour nous quelques recettes de "cuisine" du polystyrène et refusons de bouger sans mandat ou mission précise.

Les "volontaires" qui ont ramassé le pétrole sur les plages ont vu avec quel mépris discret ils ont été le plus souvent traités. Nous connaissions la dangerosité du produit et les risques de sa manipulation.

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

07 01 99

A la suite de l'envoi de nos vœux moroses un journaliste de la N.R. vient avec son photographe et, malgré l'extrême lassitude où nous sommes actuellement après tant d'efforts inutiles. Nous leur avons montré qu'effectivement le procédé inventé par Perrot était un fantastique "buvard à pétrole", même la graisse consistante pour roulement est nettoyée avec.

Nous leur avons confirmé qu'en ce qui concerne la séparation du sable, de l'eau de mer et du pétrole c'est très sérieusement que E.E.S. propose d'éliminer ce qui a été stocké de l'Amoco et des autres catastrophes plus discrètes, où aussi spectaculaires, comme celle de l'Erika, et d'aider à valoriser les produits récupérés. Nous diffusons une note concernant la marée noire et la défense des parcs à huîtres.

02/01/2000

400 kilomètres de côtes polluées par des plaques de fuel. (Dominique PREHU, J.C. WOESTELAND, France Dimanche.

04/01/2000

Total, I.F.P. et CEDRE ne peuvent donner les profils chromatographiques du soi disant fuel lourd N°2 contenu dans l'Erika. Ce ne serait pas du fuel lourd mais un déchet industriel classé dangereux ? Les déchets industriels spéciaux ne peuvent être transportés par mer, Total Fina est donc en contravention avec la loi. (Patrick Vautier. le Canard Enchaîné)

Nous envoyons une trentaine de fax à l'intention de tous les acteurs volontaires ou involontaires de la Marée Noire. Nous notons un curieux silence, ni les maires, ni les syndicalistes pêcheurs ne répondent.

L'état major Polmar pas plus, mais nous sommes habitués à la morgue des incapables et au silence des militaires, cela nous surprend moins.

A Brest j'écris ceci : "J'avais signalé que la stratégie employée d'emmener le bateau au large et de le couler, probablement volontairement, puis l'arroser avec des dispersants était une très mauvaise idée. Emmenées au large, les cuves se vident et du pétrole,

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

arrosé de dispersants qui ne feront qu'aggraver la pollution, va se déposer sur le fond dans une vaste zone de pêche et cela n'évitera pas le pire.

Je vous conseille aujourd'hui de ceinturer les taches flottantes de grands filets ou de sacs bourrés de polystyrène, même grossièrement broyé, cela permettra de les pomper et ce sera encore les pompes à lisiers qui permettront d'absorber le chocolat.

Et pour séparer l'eau du "chocolat" utiliser la poudre".

Je plains ceux qui sont en mer sur une aussi mauvaise stratégie et ceux qui vont "accueillir" le fruit des sottises du CEDRE.

Je fus encore une fois bon prophète.

11/01/2000

- Le Croisic toujours sous la marée noire, légère mauvaise humeur des populations à qui on continue à "bourrer le chou"

Nous commençons à nous fâcher et faisons cette synthèse pour l'Agence judiciaire du Trésor qui enquête :

« ECOLOGIE ENERGIE peut témoigner qu'en ce qui concerne les énergies de la mer et la lutte contre les marées noires, le traitement des inventions déposées a été tout à fait regrettable..

Les principaux responsables sont : l'IFREMER, l'INSTITUT FRANCAIS DU PETROLE et le CEDRE. Certaines actions du CEDRE semblent relever de la forfaiture.

Ceci a un coût énorme, tant financier qu'écologique

L'Association issue du "Mouvement écologique" suit les problèmes de Marée Noire au titre de défenseur de l'environnement, mais aussi comme regroupement d'inventeurs et de scientifiques qui réfléchissent et proposent des solutions aux problèmes écologiques et d'environnement qui sont de ses compétences.

La Nouvelle République décrit notre procédé le 11/01/2000 le Cedre interviewé et nous les remercions en précisant que cela a donné au

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
CEDRE l'occasion de dire la sottise qu'il ne fallait pas et de rendre publique le différent qui l'oppose à plusieurs d'entre nous depuis des années.

Nous recevons des nouvelles du "front" de la marée noire.

A Polmar ça papote et ne fait pas grand chose d'utile, sur le littoral tout se fait dans le désordre, mais les distributions de pelles et de seaux sont généreuses pour des volontaires.

Quelques écolos soulèvent le voile de mensonges qui couvrent le contenu de l'Erika. Preuves à l'appui, ils constatent que ce n'est pas un produit inoffensif mais bien un mélange de déchets toxiques.

L'ERIKA OU LA CATASTROPHE FURTIVE

ERIKA ou la catastrophe furtive. (S. et A. mars 2000. P. 78)

"L'interférométrie radar a de nombreuses applications, lorsque la mer est d'huile, lissée par la couche de pétrole lors d'une catastrophe ou de dégazage illégal, le signal radar n'est pas renvoyé et la surface polluée apparaît comme une tache noire à l'écran.

Le pétrole de l'Erika, dérivant entre deux eaux et étant à la température de ces eaux ne put être décelé ni thermiquement ni par les flashes d'ondes radar." Autrement dit ni les observations des avions, ni celles des satellites n'ont été utiles.

Nous écrivons à Madame la Ministre de l'Environnement et à Monsieur le Président du groupe Total.

"Madame, Monsieur,

L'association est tout à fait sérieuse lorsqu'elle vous propose de gérer le traitement des produits récupérés aussi bien celui de l'Amoco que celui du Tanio et de l'Erika.

Pour nous c'est un problème industriel mal géré actuellement.

D'une part nous sommes sûrs de pouvoir appliquer une stratégie beaucoup plus rationnelle en ce qui concerne les épaves et le pétrole en mer, d'autre part de vider tous les stocks existants à ce jour en moins de

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

5.ans, à la satisfaction des écologistes mais aussi des autorités, des utilisateurs de la mer et des plages, des marins et des professionnels pétroliers.

Il serait peut-être temps de faire quelques choses de sérieux et plus vous déciderez vite, plus vite nous nous mettrons au travail aussi nous pouvons dès maintenant vous faire parvenir les idées générales d'un protocole que nous pourrions signer lorsque nos conseils respectifs l'auront rédigé en termes juridiques.

Nous restons à votre disposition."

-Pièce jointe : un projet de protocole :

I PHILOSOPHIE DE L'ACTION (Bib. 1) :

Pas plus de 5 grammes de pétrole par mètre cube d'eau de mer.

Pas de pétrole ailleurs que dans les conteneurs prévus.

L'eau de mer à la mer.

Le sable sur les plages ou à la disposition du bâtiment.

La biomasse morte, méthanisée et compostée.

Les ultimes non toxiques en remblais

Les ultimes toxiques neutralisés à 5 000 degrés Celsius.

II MOYENS A METTRE A DISPOSITION DE E.E.S.

Les représentants de l'association devront disposer d'un hébergement à proximité du Centre principal de traitement où les moyens supplémentaires qu'elle jugera nécessaires seront concentrés, après inventaire des moyens locaux existants.

Ils disposeront des moyens de communications habituels actuellement et devront être reliés directement à l'unité de commandement dont l'Association sera une des composantes. (Bib. 1)

L'unité de commandement sera représentative des différents acteurs.

III ORGANIGRAMME

Les armées, Armée de terre, Aviation, Marine, la Sécurité civile, les

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
moyens Préfectoraux et départementaux, devront être missionnés pour répondre clairement aux démarches préconisées par l'association.

Les trois armes et les autres acteurs ont, par définition, leur champ d'action délimité, mais pour éviter confusion et rivalité un organigramme précis des responsabilités et missions à remplir par chacun sera établi et contresigné par tous les responsables. Ce document sera soumis à l'association avant diffusion et mise en œuvre.

Les expériences et les opérations à caractère scientifique ou industriel, demandées éventuellement, seront faites sous contrôle des experts de l'association, des représentants des cosignataires de ce protocole et du bureau Véritas.

E.E.S se conformera aux réglementations en usage et aux normes impliquées.

IV MODE OPERATOIRE

Un premier traitement doit séparer en plusieurs éléments les reliquats qui eux-mêmes demanderont des traitements spécifiques : eau de mer, pétrole, sable et déchets solides, algues et résidus biologiques.

Ce premier traitement à mettre en œuvre est la propriété de l'association.

Parmi les traitements spécifiques certains sont connus des spécialistes pétroliers et E.E.S. n'envisage pas de se substituer à eux dans ces domaines.

Certains traitements utiles ont fait l'objet de recherches et d'inventions qui n'ont pas débouché sur une démarche industrielle et des choix seront à faire pour les développer.

Certains traitements n'ont pas, à ce jour, trouvé de solution en laboratoire public et privé ou chez les inventeurs indépendants.

V OBJECTIFS

- l'eau de mer, filtrée et contrôlée sera retournée à la mer.
- le sable, lavé du pétrole, désodorisé, assaini par irradiation solaire, sera

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
utilisé au mieux des besoins. (Plages, travaux publics, bâtiments)

- les résidus biologiques seront traités par fermentation exothermique et, le méthane récupéré, les composts seront mis à la disposition des agriculteurs après analyse.

- les ultimes peuvent être soit des liquides, soit des gaz, soit des mâchefers. Les deux premiers sont du ressort des pétroliers. Les derniers peuvent servir à des remblais ou à la constitution de barrages poids.

- les ultimes toxiques seront traités à 5 000°C. (Note 1)

La philosophie de l'Association pour développer des voies nouvelles est exposée dans le dossier "50 000 emplois"(Bib. 3).

Il importe donc que Ministères de l'Education Nationale et de la Recherche en donnent les moyens dans les établissements comme il est souhaité dans ce document.

VI STRATEGIE

Les stratégies mises en œuvre jusqu'à ce jour ont toutes été inadaptées aux problèmes puisque nous nous retrouvons pour l'Erika en France dans les mêmes conditions de nettoyage qu'au moment de la catastrophe de l'Amoco.

La stratégie de E.E.S est de barrer la route au polluant, avant qu'il ne souille le littoral, par des barrages absorbants et délimitants ;

De pomper le maximum auprès du pipe-line, ou du navire sinistré ;
D'interdire l'accès aux côtes par des barrages filtrants et absorbants ; Puis de récupérer le tout (absorbant et pétrole).

En ce qui concerne les zones souillées nous avons deux procédés à mettre en œuvre qui devraient améliorer la situation et diminuer très sensiblement la pénibilité du ramassage. Les deux demandent la mise au point de matériels existants. (Note 2)

VII DEPLOIEMENT

Zone terrestre

L'état d'urgence sera déclaré pour les zones sinistrées ou susceptibles

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

de l'être, chaque port, chaque village littoral doit être sous la responsabilité état-major composé du Maire, d'un officier de Marine et d'un officier de l'Armée de terre ou de la sécurité civile, cette unité locale sera responsable devant un commandement de zone au niveau préfectoral, puis régional, eux-mêmes responsables devant le commandement national. (Note 3).

L'armée de terre assurera des transports et des manutentions si nécessaire et le cantonnement de ses unités et des acteurs non-résidents par son matériel de campagne. Elle établira immédiatement les popotes indispensables si les équipements communaux risquent d'être insuffisants.

L'équipe municipale, aidée autant que de besoin par l'armée, assurera la subsistance.

Les services sanitaires installeront pour chaque Centre d'hébergement une unité de soins d'urgence et de contrôle continu de l'état sanitaire des populations et des acteurs en liaison avec le corps médical local.

La gendarmerie en sus de ses missions normales assurera la libre circulation des transports urgents et guidera les volontaires vers les lieux d'information et d'accueil. Elle devrait aussi pouvoir assurer un rôle psychologique auprès des populations stressées et des volontaires fatigués.

Zone maritime

La Marine déléguera pour chaque port un responsable et une équipe, ils assureront la liaison avec les professionnels de la mer.

Ces responsables et les équipes spécialisées de la Sécurité civile, des associations spécialisées dans la conservation du littoral (Note 4), des services municipaux assureront l'encadrement et la formation des équipes de récupération.

La Marine Nationale aura pour mission d'assurer la sécurité sur la zone de catastrophe et les zones d'intervention sur nappes dérivantes, de les suivre, d'assister les unités "civiles" si celles-ci se trouvent en difficulté.

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

A ce rôle bien connu nous ajoutons que certaines unités devraient être équipées de catapultes pour projeter des conteneurs d'absorbants par-dessus les barrages absorbants limitant la zone pour ces barrages de l'intérieur.

Zone sous-marine

En mer, c'est la voie sous-marine qui présente le moindre risque puisque les houles n'ont plus d'effet à quelques mètres de profondeur. Nous le préconisons déjà dans "Sauvons la Mer" (Bib. 1). Ce n'est pas toujours possible et nous savons, apparemment mieux que tout autre, pourquoi l'état de la mer est toujours très agité en ces circonstances. (Bib. 5). Deux stratégies sont possibles : un tuyau flexible qui passe sous le barrage est relié à une crépine à vortex qui va pomper dans la nappe ; le pompage par pompes sous-marines.

L'unité sous-marine engagée projettera de l'absorbant sous la nappe afin de constituer un matelas flotteur empêchant la dissolution par le fond. Cette unité devra être ravitaillée sur zone ou relevée et remplacée dès son chargement épuisé. (Note 5) Elle peut aussi charger par pompage des conteneurs souples qui émergeraient après chargement.

Pour pomper en mer nous préconisons la construction de pompes montées sur aile flottante, actionnées par la houle. Ces pompes ont d'autres utilités, par exemple nettoyer les darses en continu, générer de l'énergie hydraulique ou électrique.

Nous avons un brevet américain sur ce sujet et un know-how. (Bib. 6). . La mise à l'eau de pompes G.E.V. peut-être assurée sur zone par un dragueur de mines ou un gros chalutier par l'arrière. D'autres brevets existent.

Zone aérienne

En ce qui concerne l'aviation, la plupart de ses rôles sont bien connus, rappelons-les brièvement : Repérage de la zone où a lieu la catastrophe, sauvetage éventuel de personnes en difficulté par hélitreuillage ou envois

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

d'annexe de survie ; hélitreuillage de spécialistes et de matériel pour intervention sur le matériel qui fuit ; repérage des nappes en liaison avec la marine, etc.

Nous ajoutons, à ces rôles connus et le plus souvent parfaitement remplis, la nécessité de jeter sur les nappes naissantes, ou sur les nappes formées, des conteneurs d'absorbant. Peut-être ce dernier rôle est-il plus du ressort des "pompiers du ciel" ? Ceci est à déterminer en fonction des unités disponibles. (Voir Bib. 1)

VIII TRANSPORTS ET DE STOCKAGES

Les pollutions par carburants et huiles minérales ont une gravité fonction de la quantité en cause et de la qualité du produit (Note 6).

Pour de petites quantités nous savons que la sécurité civile, en France, a fait de la formation et du stockage de moyens adaptés dont des absorbants. Dans tous les cas il y a de gros problèmes de stockage, transport et de manutention.

Tout ceci devant se faire dans le respect et en conformité avec les réglementations en usage, aux normes de sécurité internationales.

En bref pour les pondéreux et les liquides nos préférences (Bib. 5) sont dans l'ordre : la péniche, le train, le camion. Il est évident que pour chaque problème il faut faire une adéquation entre les coûts directs et indirects, la rapidité, la commodité, la disponibilité.

Pour les grosses pollutions il faut prévoir en France 4 centres de stockage, de transport et de traitement pour première intervention lourde : Mer du Nord, Atlantique Nord, Atlantique sud, Méditerranée.

Un Centre National de stockage des moyens exceptionnels devrait être constitué à proximité d'une base sous-marine, d'un port, d'un aéroport, d'une voie de chemin de fer et d'une grande voie de communication routière. (Note 7)

Des plans de circulation devront être établis pour ces Centres afin que

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
rien n'entrave leur fonctionnement lorsqu'ils sont activés.

NOTES :

Note 1 - Parmi d'autres résultats de recherches dans des domaines limites peu explorés jusqu'à présent E.E.S. à mis au point un procédé pour produire un gaz monocombustible dont la combustion vaporise tous les corps connus. Sous contrôle d'huissier nous avons vaporisé du carbure de tungstène. Médaille d'Or et Prix du Ministère de la guerre à Bruxelles.

Note 2 Ces deux procédés nécessitent la modification de matériel agricole existant

Note 3 Cette structuration ne doit pas apporter d'innovations dérangeantes aux habitudes administratives locales.

Note 4 - E.E.S. n'a pas compétence en matière de biologie végétale et animale aussi elle ne se charge, en matière de formation, que de ce qui est de ses compétences et les procédés qu'elle préconise. Elle souhaite former des groupes de moniteurs au cours de demi-journées de stage. Moniteurs des unités spécialisées des trois armes, de la Sécurité civile, des corps de pompiers terriens et marins et des associations spécialisées.

Note 5, La flottabilité du produit que nous utilisons, non chargé de pétrole, est plus de 100 fois celle du pétrole. Chargé de pétrole absorbé, sa flottaison lui est encore plusieurs fois supérieure.

Alors ce matelas se forme par agglomération, il est suffisant pour maintenir la nappe en surface et permettre son pompage.

Note 6. - Il est évident que ce tableau à double entrée est établi et disponible chez les pétroliers.

Note 7. - En France nous pensons à Dunkerque, Brest, La Rochelle,

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
Toulon mais ce n'est pas à nous de fixer ces sièges.

BIBLIOGRAPHIE

Bib. 1 "SAUVONS LA MER" E.E.S 1978. Les inventions exposées dans ce document ont valu à leurs inventeurs quatre médailles d'or au Concours Lépine 1978 et le Prix du Ministère de l'Industrie. Dépôt légal 3^o trim. 1978.

Bib. 2 - "Une recette anti marée noire" La Nouvelle République du Centre Ouest. 11/01/2000 pages 2 et C.

Bib. 3 - "50 000 emplois" E.E.S. 41 400 Angé Dépôt légal 29/08/95

Bib. 4 - "Une association de Loir et Cher invitée au Colloque sur l'emploi. "Quoi de neuf", mensuel, N°11, Blois. Janvier 1999.

Bib. 5 "Crises Catastrophes et Survie" -E.E.S, Dépôt légal. Mars 1989.
(Remis à M. Strong en 1992 à Rio)

Bib. 6 - "G.E.V. 1», U.S. patent "INSTALLATION FOR CONVERTING THE ENERGY OF THE OCEANS». Group 341/ 10/06/76 serial number : 949. 274, le dossier industriel fut publié par E.E.S. en 1985. sous le titre "générateur sur l'énergie des vagues" (G.E.V.1) en 300 pages retraçant l'invention, ses antécédents, ses inventions concurrentes, l'état du marché, la faisabilité par rapport aux techniques maîtrisées par différentes industries impliquées.

ESSAIS ET TRAVAUX REALISES PAR E.E.S.

Notre proposition pouvait paraître prétentieuse mais, depuis 1978, nous avons traité différents pétroles, hydrocarbures, graisses et des "chocolats" dont celui de l'Amoco. Le premier, il était particulièrement nauséabond, sortait d'un marais, celui de Trégueden si nos souvenirs sont bons.

Nous avons traité bien d'autres échantillons, après ceux de l'Amoco

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

certain nous furent donnés à l'I.F.P. Nous en avons eu aussi de distributeurs pétroliers et de garagistes. Des amis nous en ont envoyé provenant de petites catastrophes ou de grandes : Mexique, détroit d'Ormuz, etc. Les essais de séparation ont toujours été positifs, nous en avons aussi réalisé devant de nombreuses autorités : Sénateurs, Députés, Officier supérieur de la Sécurité Civile, journalistes, etc.

Il est notable que les différents procédés que nous comptons mettre en œuvre furent presque tous brevetés dont un brevet aux USA. Présentés dans des Concours d'Inventions à Paris, Marseille, Bruxelles, etc. ils nous ont valu de nombreuses médailles d'or et d'argent, des Prix du Ministère de l'industrie française, du Ministère de la guerre belge, etc.

Revenons au quotidien...

01/04/2000

On estime de 12 à 14 000 tonnes le reste de "fuel N°2" dans les épaves Pour le Tanio, échoué au nord de l'île de Batz avec 5 000 tonnes d'un fuel similaire à celui de l'Erika, le fuel a été récupéré en injectant de l'eau de mer chauffée pour le fluidifier à raison de 32 volumes d'eau pour un volume de pétrole.

Pour l'Erika on "espère" fluidifier avec un mélange d'esther de colza et de gazole. Ce mélange sera injecté dans l'épave puis le reste se fait par pompage. Début juin, première opération, probablement injection du di-esther dans les épaves... ? C'est un consortium franco-norvégien qui effectua ce travail avec des moyens très sophistiqués.

05/04/2000

ERIKA : La Turbale - 100 ème jour de nettoyage !

08/04/2000

Les commandants de navires pétroliers en ajoutent : 39 bateaux ont dégazé devant la Bretagne, la "royale" réagit mollement, quelques-uns seulement seront traînés devant les tribunaux.

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
10/04/2000.

Grande victoire du CEDRE. Jouant la transparence le CEDRE accepte après une vingtaine d'années de démarches de quelques inventeurs d'essayer le POLYSTYRENE EXPANSE.

Et à Belle Ile, durement touchée par la marée noire est organisée une démonstration in situ le vendredi 24/03/2000, à 14h. sur le site de Kétel, on invite Monsieur Marcel Pillet représentant des associations qui soutiennent l'invention de M° Perrot et le plan d'opération "Sauvons la Mer" de Ecologie Energie Survie". Petit détail, le fuel à traiter est arrosé de Di-esther et le CEDRE, contempteur du polystyrène, démontre la supériorité de son produit devant le pauvre Pillet décontenancé, deux journalistes qui ne sont pas chimistes et quelques badauds déçus.

Le Di-esther fait partie des solvants du styrène, le polystyrène - éponge à pétrole - est ainsi discrètement transformé en un polluant inefficace.

Le C.A.V.I.D. qui adore les histoires horribles salut cette astuce pleine de pétrole d'un organisme qui n'arrête pas de prendre inventeurs, journalistes et pouvoirs publics pour des... et le fait si bien. La preuve c'est qu'ils ont tous marché encore une fois ce jour-là.

Ni Perrot, ni Ecologie Energie Survie, ne furent invités et aucun protocole et échantillon soumis dans des délais raisonnables avant cette expérience.

Avec une certaine discrétion une équipe internationale pompe dans les cales de l'Erika apparemment avec succès. Cependant cela se fait discrètement recouvert par l'Euro 2000 et les hystériques "on a gagné"

Le bruit filtre que la quantité restante dans les cales est bien inférieure aux prévisions. Ou il s'en est échappé plus que prévu, ou on nous prépare pour un résultat plus médiocre du produit miracle ?

LETTRE DU DIRECTEUR DE L'EAU

Monsieur Bernard BAUDOT, Directeur de l'eau au Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement nous signale que nous pourrions éventuellement être interviewés par les "experts" de l'état-major

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
Polmar.

Nous traduisons ça par : venez à vos frais, donnez-nous vos recettes, on demandera une subvention de plus pour le CEDRE et après on vous renverra dans votre campagne.

Aussi, notre réponse est courtoisement grinçante :

REPONSE AU DIRECTEUR

"Monsieur,

...votre lettre du 15 février écoulé, m'apprend, et j'en suis ravi, qu'il y a des experts en matière de marée noire... Il est dommage que le traitement de l'ERIKA n'ait pas fait apparaître leurs compétences et les moyens qui devraient être préparés depuis 1967.

A réception d'un ordre de mission aux conditions précisées, j'adresserais la liste des documents qui devront être mis à ma disposition à Brest ou à Nantes où je me rendrais malgré mon état de santé.

A Nantes l'école d'ingénieurs possède un bassin de carène et de nombreuses compétences, les chantiers navals qui sont à côté ont l'outillage pour fabriquer rapidement ce qu'il faudra mettre en œuvre pour, en une première étape, désamorcer ces bombes à retardement qui gisent sous 18 bars de pression.

Votre tout dévoué"

Je lui écrirais de nouveau :

"Monsieur,

J'ai fini par trouver, les services officiels ne m'ont pas facilité la tâche, la circulaire signée de Monsieur Jospin, du 17 décembre 1997. Cela m'a rappelé étrangement le dossier "Sauvons la Mer" que j'avais remis à Monsieur Bécam après les sottises de l'Amoco en 78/79, et je pense que cette circulaire est issue des travaux qui en ont été inspirés.

C'est déjà une bonne nouvelle de voir que la machine de l'Etat avait des gens qui pensaient le problème intelligemment.

Où c'est plus triste c'est de voir l'usage qui a été fait de cette somme de

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE
travaux par ceux chargés de l'application de ces directives ! Il est impossible que certaines erreurs n'aient pas été voulues.

La bonne question reste : à qui rapporte ces crimes ? "

LE GAG DE LA CIRCULAIRE JOSPIN

Ayant donc eu vent qu'il existerait une circulaire récente, signée de Monsieur Jospin, concernant la stratégie du gouvernement en matière de marée noire j'avais essayé de me la procurer en tant que journaliste et Président du C.A.V.I.D.

Au téléphone j'ai la sempiternelle réponse de l'administration : "voir le service à coté" ! , Ça m'énerve, j'appelle successivement et inutilement tous ces numéros : 01 42 75 78 80, 01 42 75 80 00, 01 43 41 39 39, 01 40 01 11 01, 01 40 58 75 00, 01 40 58 75 00, 01 42 19 20 21.

Puis, je faxe cette demande :

"Monsieur le Premier ministre,

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

Après avoir beaucoup téléphoné et être renvoyé d'un bureau à l'autre je passe au fax en espérant avoir plus de chance.

Parmi vous quelqu'un peut-il répondre à ces questions ? :

Le 17/12/97, le Premier ministre a envoyé aux Préfets du littoral une circulaire d'environ deux pages concernant les mesures à prendre en cas de Marée Noire.

Ce document, que j'ai pu parcourir, a pour les services du Premier ministre et pour nous un très grand intérêt pour ce que j'écris actuellement sur la Marée Noire

Je sollicite donc :

Copie de ce document et l'autorisation de le reproduire totalement ou partiellement à mon usage de journaliste scientifique et de spécialiste des catastrophes, et à celui de nos amis et membres de la presse.

Toutes informations que vous voudrez bien nous donner à son sujet concernant sa réalisation : Le groupe d'experts qui l'a rédigé ; Sa genèse ;

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

Ses destinataires, autant que je sais, ce sont les Préfets de départements maritimes dépendant du Ministère de l'intérieur ? "

Réponse par Fax au 02 54 32 24 33 Merci.

Et ceci part aux numéros des services d'information du Gouvernement :.

FAX : 01 42 75 75 04, 01 42 75 57 40, 01 42 75 77 87.

SUITE ET FIN DE L'ENQUETE

Et la réponse, qui aurait dû être donné par les services de presse du gouvernement, m'a été fournie par un membre de E.E.S. qui a eu l'idée de consulter le Journal Officiel de la République française.

J'ai donc renvoyé aux précédents ce texte éducatif : A la question posée le 17 12 97, le Premier ministre a envoyé aux Préfets du littoral une circulaire d'environ deux pages.

Elle concerne les mesures préparatoires à prendre en cas de Marée Noire, la réponse était : Circulaire signée de Monsieur Jospin, du 17 décembre 1997. J.O. du 24/12/97 pages 18755 et suivantes.

Ceux qui ont bien répondu sont félicités, les autres, un bon conseil recyclez-vous ! Vous êtes nuls comme attachés de presse et de relations publiques et si votre patron s'en aperçoit, il risque de vous virer."

ENQUETE DE L'ASSEMBLEE SUR L'ERIKA

Il est créé une "Commission d'enquête sur la sécurité des transports maritimes des produits dangereux et polluants par l'ASSEMBLEE NATIONALE, aussi E.E.S. envoie son témoignage

"Monsieur le Président,

Mesdames, Messieurs les députés,

Nous pouvons témoigner devant vous de ce que nous avons vu et vécu au cours de diverses catastrophes de pollutions par des déversements intempestifs d'hydrocarbures.

Cela concerne en France l'Amoco Cadix et l'Erika principalement.

Cette lettre énumère nos reproches :

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

Pour l'Etat, son imprévoyance jusqu'à la publication par les services du Premier ministre de la circulaire du 17 décembre 1997 publiée au J.O. du 24/12/97 pages 18755 et suivantes, Il est évident que deux ans après, cette circulaire n'est pas appliquée. Pire, tout le monde l'a oubliée, y compris au service de presse du Premier ministre.

Pour l'Assemblée nationale : Qui ne s'est jamais penchée sur le sort de ces centaines d'inventeurs qui sont, pour la plupart, altruistes et patriotes aux bons sens du terme puisqu'ils désirent le plus souvent que leur nation soit plus respectée et aimée que décriée. Ils n'ont ni statut ni reconnaissance publique.

Pour les pétroliers internationaux qui ne maîtrisent pas leur industrie lors des accidents nombreux, la liste des principaux accidents pétroliers est tenue à jour par E.E.S.

Pour le CEDRE que nous accusons d'avoir dérivé les crédits alloués par le législateur pour financer des recherches pour lutter contre la marée noire. Ce, aux bénéfices des groupes pétroliers en ne les utilisant que sur les dispersants et autres procédés chimiques, et de n'avoir pas su gérer l'énorme capital d'intelligence et de bonne volonté des "petits" inventeurs :

A la Justice nous posons une question : à qui rapportent ces crimes ? Dans l'affaire de l'Erika, il y a trop de sottises pour que ce ne fut pas délibéré !

SUITE DE L'OPERATION : « SAUVONS LA MER »

Tous ces événements nous avaient bien fatigué, mais l'intermède de la circulaire Jospin a eu sur nous un effet curatif par l'activation de nos zygomatiques aussi, devant tant de sottises, nous décidâmes de créer une affiche "souvenir" comme nous avons fait dans d'autres cas : l'oiseau mazouté et la petite phrase "Shell je t'aime" a fait plus pour la publicité de cette compagnie que toutes les manifestations.

Dans cette affaire de l'Erika, la fortune de mer a joué, le client du transporteur n'était pas totalement responsable des accidents du voyage, la météo aurait peut-être pu être plus affûtée.

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

La force de la tempête fut mal estimée, les prévisions de la dérive du pétrole vers les côtes lamentables. Le bateau était mal entretenu par son armateur et peut-être mal contrôlé mais son équipage a été irréprochable, la Marine Nationale a suivi la stratégie du C.E.D.R.E particulièrement nulle et sa préparations était aussi nulle. Nous avons cependant noté qu'un plongeur hélitreuillé sur l'Erika a une conduite particulièrement héroïque et grâce à lui aucune victime ne fut à déplorer.

Bref, le bonnet d'âne était mérité mais partagé alors on s'est arrêté sur un texte qui met en valeur les sottises accumulées :

Avec un problème qui touchait vendéens et bretons il était juste de n'oublier ni les uns ni les autres, cela a donné :

LA BRETAGNE C'EST LA TOTALE ! CA BAIGNE DANS LE PETROLE
ÂNE.

LA VENDEE C'EST LA TOTALE ! CA BAIGNE DANS LE PETROLE
ÂNE

DESSINS AMUSANTS POUR OFFRIR À VOS AMIS

A une centaine de vedettes du spectacle et du sport nous envoyons quelques affiches avec ce petit mot sur l'enveloppe : -CETTE ENVELOPPE CONTIENT DES PETITS DESSINS AMUSANTS POUR OFFRIR À VOS AMIS et "l'appel du 18 juin 2000" à l'intérieur.

Quelques-unes autres vont à des responsables du Plan Polmar, à des journalistes, à des amis. Certaines traversent la mer...

APPEL DU 18 JUIN 2000

Gaulois, Gauloises 60 ans après le grand Charles et 2 000 ans après PANORAMIX nous lançons un solennel appel :

LE CIEL NOUS TOMBE SUR LA TETE ! .

L'association Ecologie Energie Survie se bat depuis des années pour l'éviter, notre action peut améliorer la situation mais il faut que vous nous aidiez : avertis les politiciens, ne font que des discours, les scientifiques n'ont pas de moyens, il ne reste plus que les artistes, les artisans, ouvriers, paysans et journalistes pour faire bouger les choses :

<http://www.econologie.com>

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE

poussez tout une grande gueulante tous les 18 juin

Pour dénoncer tous ceux qui assassinent la nature et nous assassinent !

DECOUPEZ, PHOTOCOPIEZ ET DISTRIBUEZ À VOS AMIS

Extrait de :

DEFIS ECOLOGIQUES POUR LE TROISIEME MILLENAIRE par E.E.S