

Le 16 mars 1978 au soir, le pétrolier Amoco Cadiz s'échouait, se brisait en deux, puis coulait au large de Portsall, libérant des centaines de milliers de tonnes de fioul saoudien et iranien : je m'en souviens comme si c'était hier, et c'était pourtant il y a 41 ans et c'est encore aujourd'hui, avec ce nouveau naufrage d'un « navire poubelle » comme le qualifie **Le Figaro** dans son édition de vendredi dernier. Le nom de ce nouveau cauchemar s'appelle « Grande America », et son carburant, ainsi que l'huile et l'essence des vieilles voitures qu'il transportait, s'appête à souiller les côtes charentaises et guyennaises, au grand désespoir des Français des bords de l'Atlantique et de tous les amoureux du littoral français. Un désastre écologique, au moment même où deux manifestations d'importance viennent d'avoir lieu dans notre pays, vendredi et samedi, pour sensibiliser nos concitoyens aux questions environnementales et alerter les pouvoirs publics sur les dangers de notre société de consommation : triste concordance des temps et dramatique collision des événements !

Il y a quatre décennies, le bilan environnemental du naufrage de l'Amoco Cadiz avait été particulièrement lourd, comme le rappelle **Aujourd'hui en France** ce dimanche 17 mars : « L'« **Amoco Cadiz** » a tué plus de 20.000 oiseaux, vitrifié 5 % de la flore et 30 % de la faune marine sur une superficie de 1.300 km² ». Pour moi, adolescent, c'était la crainte de voir arriver sur notre plage de Lancieux ce fichu mazout et de retrouver nos mouettes engluées et étouffées par ce maudit pétrole : en fait, ce ne fut que « la queue de la pollution », et quelques grosses flaques et boulettes noires, visqueuses, mais quelques oiseaux, trop nombreux, en furent aussi les victimes au pied de l'Islet. Ce ne fut pas le même tabac un peu plus à l'ouest, et la colère saisit alors tous les amoureux de la Bretagne, comme le présentateur de la Première chaîne de télévision de l'époque, Roger Gicquel, qui le fit bien comprendre aux auditeurs de ses journaux du soir !

Après l'Amoco Cadiz, il y eut l'Erika en 1999, puis le Prestige en 2002, avec des conséquences environnementales encore pires qu'en 1978 : les navires étaient devenus de plus en plus énormes et le rythme des circulations maritimes n'avait cessé de s'accélérer et de multiplier les flux, mondialisation oblige. Parmi tous les bateaux croisant sur les mers, combien de « navires poubelles » ? Trop, encore trop, toujours trop ! D'autant plus que celui de cette semaine emportait dans ses flancs et sur son pont des conteneurs de vieilles voitures, considérées comme trop polluantes en Europe et destinées aux marchés africains, moins regardants sur les questions environnementales au nom d'un « développement » qui consiste juste à préparer l'entrée de nouveaux pays et de nouvelles populations dans la société de consommation et de croissance : immense hypocrisie d'un système qui vante (parfois) l'écologie, en particulier lors des grandes marches pour le climat et des différentes COP, et qui se débarrasse de ses déchets pour quelques profits supplémentaires près de personnes qui, elles, n'ont visiblement pas droit aux mêmes attentions sanitaires !

Quels risques, aujourd'hui, pour nos côtes ? Dans *Libération* du lundi 18 mars, le maire de La Rochelle évoque une possible pollution au fioul de grande ampleur : «

Ma plus grande préoccupation c'est la culture marine, les ostréiculteurs, les mytiliculteurs ou encore les sauniers. Sur les huitres ou les moules, les dommages peuvent être irréversibles et avoir un impact sur l'économie locale.

» Et le journal de poursuivre : «

S'il est impossible d'évaluer les répercussions, les conséquences sur l'activité des professionnels de la mer pourraient en effet être dramatiques, notamment en termes d'image.

». Car il ne faut pas oublier que toute catastrophe environnementale est aussi une catastrophe sociale, et qu'elle peut peser fortement sur certaines professions et sur l'emploi des régions touchées : ceux qui séparent l'environnemental du social commettent une erreur d'analyse, mais c'est une erreur désormais moins courante qu'il y a quelques décennies, et la réponse n'est plus seulement, et heureusement, de simples indemnités mais une stratégie visant à préserver et pérenniser les activités professionnelles locales. Est-ce suffisant pour autant ? Pas

toujours, malheureusement, et cela ne répare pas ce qui est détruit, pour un temps plus ou moins long, c'est-à-dire la nature et ses richesses, aujourd'hui déjà fragilisées par les aspects et effets de la société de consommation.



Ce qui est certain, c'est que ce nouveau naufrage et la difficulté qu'il y a à savoir ce que contenaient exactement les conteneurs reposent crûment quelques questions sur un modèle économique et idéologique qui, pour être dominant, n'en est pas moins dangereux pour la planète et ceux qui la peuplent ou y vivent, du végétal à l'animal, sans oublier, évidemment, les humains. Penser l'avenir français, pour notre cas spécifique, force à penser l'écologie : pour le vieux royaliste que je suis, celle-ci ne peut être qu'intégrale, c'est-à-dire éminemment politique et, pour la France, royale.

