

Manche. Aucune trace de fioul lourd observée

Aucune trace de fioul lourd n'a été observée, hier, sur la zone du naufrage de l'Ece où un important dispositif de lutte antipollution a été mis en place par la Marine nationale.

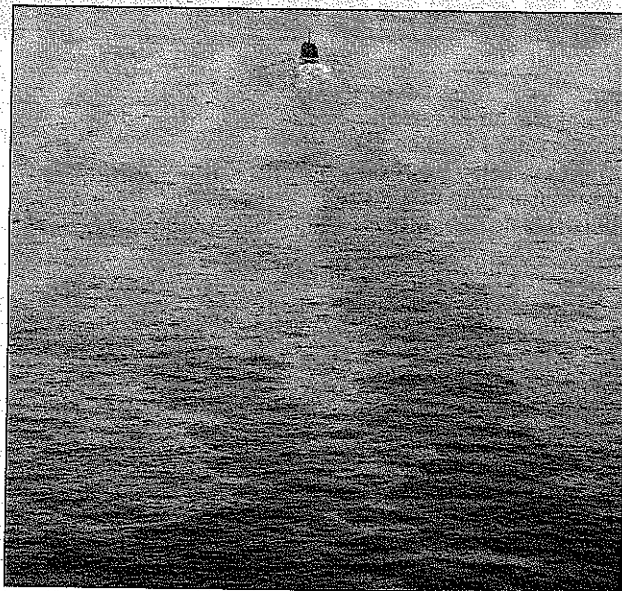
« Ce soir, nous n'avons pas observé de fioul lourd à l'aplomb de l'épave du chimiquier », a affirmé, hier, la préfecture maritime.

La pellicule fragmentaire observée la veille en surface autour de l'épave se serait très fortement diluée. Son traitement par les bâtiments spécialisés dans la lutte antipollution présents sur zone n'est donc pas nécessaire.

Nouveau dégazage sauvage

L'Ece, battant pavillon des îles Marshall, qui a coulé dans la nuit de mardi à mercredi à 90 km au large de Cherbourg (Manche), au lendemain d'une collision avec un vraquier maltais, renfermait 10.000 tonnes d'acide phosphorique, 70 tonnes de fioul lourd et 20 tonnes de gazole marine.

« En ce qui concerne le gazole, on



● La pellicule d'hydrocarbures observée mercredi en surface autour de l'épave (ci-dessus) se serait très fortement diluée. (Photo Marine nationale)

suppose que les 20 tonnes ont été relâchées dans le milieu marin », a précisé la préfecture maritime. Par ailleurs, une nouvelle pollution a été repérée sur la zone du rail des Casquets. Des équipages profi-

tent en effet de la situation pour procéder à des dégazages sauvages. « Comme hier, nous avons constaté un nouveau rejet illicite à 37 km à l'ouest de l'épave. C'est inacceptable et c'est le fruit de per-

sonnes irresponsables », a condamné la préfecture maritime. Depuis hier, six navires de la Marine nationale sont déployés sur les lieux du naufrage « et le dispositif va évoluer dans les heures qui viennent avec l'arrivée d'un bâtiment en provenance de Brest ».

Vers une enquête « longue et difficile »

L'enquête sur la collision s'annonce « longue et difficile ». Elle est réalisée par le Bea-mer (Bureau Enquête Accident) en coopération avec les structures équivalentes de Malte et des îles Marshall, dont les deux navires arboraient le pavillon. « Pour l'instant, on n'est pas en mesure de donner des explications car on n'a pas rassemblé assez d'éléments », a précisé le directeur du Bea-mer. D'autant qu'aucun radar, qu'il soit français ou britannique, ne couvre la zone où s'est produite la collision. Or, une surveillance radar aurait pu permettre de mieux comprendre ce qui s'est passé, voire même d'alerter les deux navires avant l'accident.

La Marine pourrait demander des comptes

Les moyens nautiques déployés au-dessus de l'épave du chimiquier sont considérables. Pas moins de cinq navires de la Marine nationale ou de l'action de l'Etat en mer en général, des avions et des hélicoptères, sont mobilisés avec leur équipage et un matériel des plus sophistiqués.

Mais qui payera la facture ? Encore

l'Etat français qui n'y est, une nouvelle fois, pour rien. Ou pourquoi pas l'armateur du chimiquier ou de l'autre cargo si sa responsabilité est établie. Même si la question n'est pour le moment pas à l'ordre du jour (l'heure est à l'examen de la situation et à la mise en place des moyens adéquats), la Marine aurait la possibilité de demander le

remboursement des frais engagés.

Facture salée

Les représentants de l'armateur de l'Ece, de son assureur, et de l'Etat du pavillon ont rejoint la cellule de crise abondée par des spécialistes anglais. Si la Marine et l'Etat français demandaient des comptes, la facture pourrait rapidement enfler,

avec un coût de fonctionnement journalier de 15.000 € pour un patrouilleur de petite taille ou de 12.600 € pour un remorqueur de type Abeille Liberté ou Bourbon... Sans parler des moyens aériens et terrestres déployés par les préfectures maritimes Manche et Atlantique.

Stéphane Jézéquel