

L'Amoco Cadiz

la plus grande marée noire

Scientifiques et économistes au travail

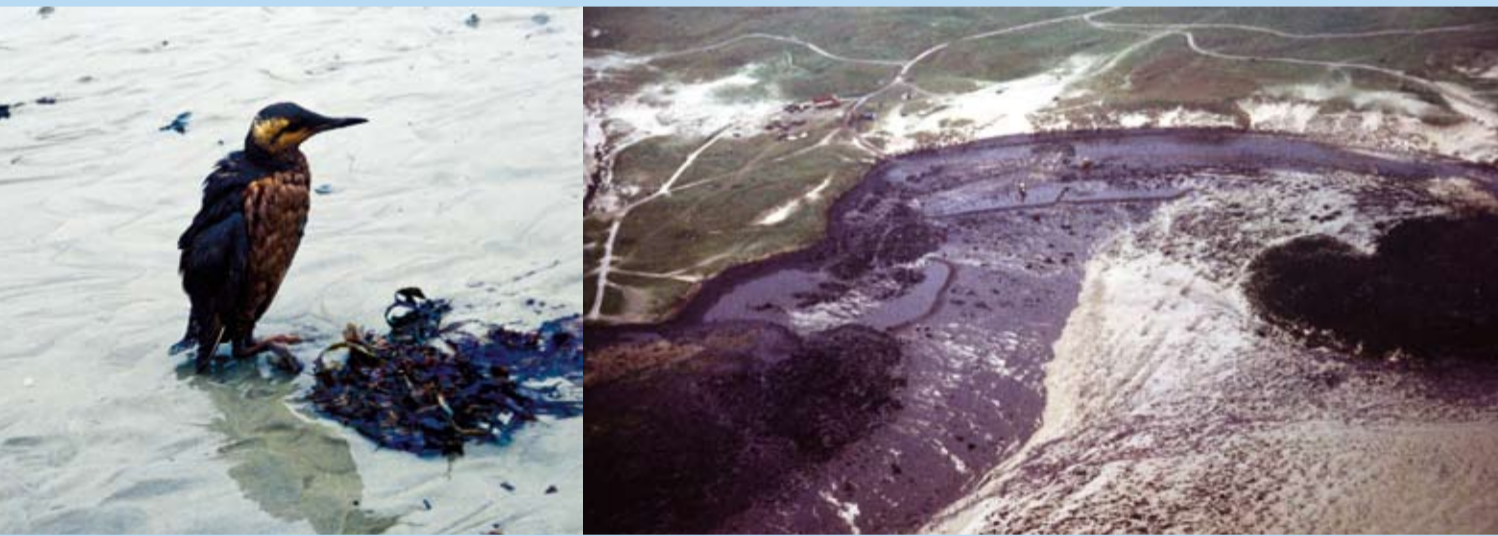
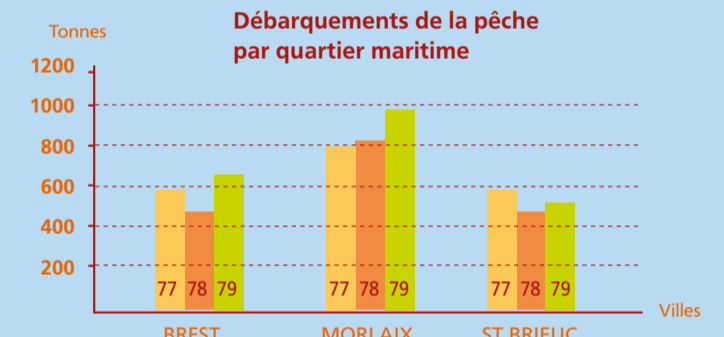
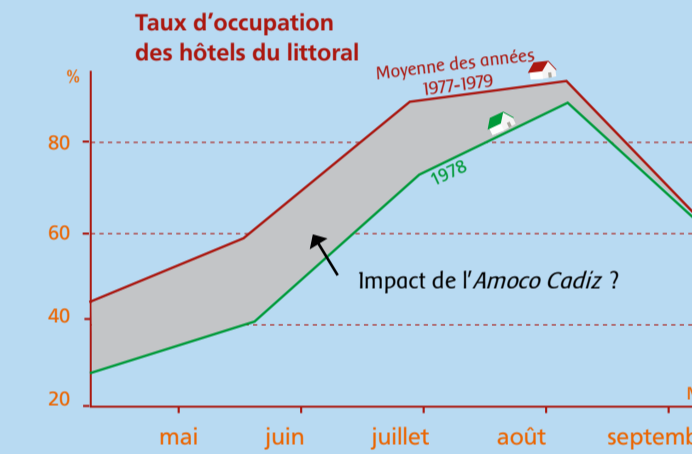
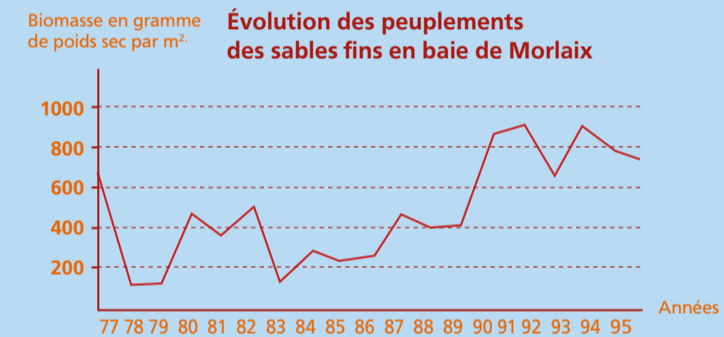
L'étude des impacts de la pollution mobilise 25 équipes de biologistes, écologistes et économistes. Les travaux soulèvent une multitude de problèmes :

- comment mesurer le devenir des poissons, crustacés et coquillages nés juste après la catastrophe ?
- comment distinguer les dépenses de réfection de routes provoquées par la lutte de l'entretien normal ?
- comment accélérer la dégradation naturelle du pétrole dans les vasières où il est impossible d'intervenir ?
- comment quantifier les pertes de la pêche à pied, activité qui ne fait l'objet d'aucune statistique hors crise ?

Les scientifiques estiment que la marée noire a tué plus de 260 000 t d'animaux marins. Dans les zones les plus touchées, ils mettent en évidence une prolifération

au cours des années 1978-1979 par des espèces opportunistes, résistantes à la présence d'hydrocarbures qui se substituent à la faune normale. Ces espèces opportunistes cèdent progressivement la place aux espèces tolérantes, qui représentent en 1982-1983 jusqu'à plus des trois quarts des peuplements. Enfin, les espèces sensibles ou très sensibles aux hydrocarbures se réinstallent et retrouvent leur niveau normal de présence à partir de 1984-1985. Au total, il aura fallu 6 à 7 ans pour que les équilibres antérieurs se rétablissent à peu près.

Les économistes ont bien du mal à y voir clair. Les dommages à la pêche sont difficiles à quantifier en raison de l'évolution permanente des ressources et des techniques. Les statistiques du tourisme montrent des variations très fortes, d'une année sur l'autre, qui masquent l'effet de la marée noire.



Guillemot pollué © J. Lefevre / Vue aérienne de la pollution, le 26/03/1978 © J. Lefevre

Quatorze ans de procès

Amoco Transport Company, armateur de l'Amoco Cadiz, n'a souscrit qu'une maigre assurance. L'État français, les collectivités locales et les particuliers victimes de la pollution sont conscients qu'un jugement en France ne la contraindra pas à payer. Ils décident d'aller poursuivre sa maison mère, Amoco International Oil Company, à New York puis à Chicago (États-Unis). L'État, deux départements, 90 communes et des milliers de particuliers regroupés en associations réclament ensemble un peu plus de 152 millions d'euros (valeur de 1978), avec l'appui de quelques dizaines de scientifiques et d'une poignée d'avocats. En face, le groupe Amoco aligne des centaines d'avocats et d'experts, dont un Prix Nobel d'économie.

aux pêcheurs et aquaculteurs pendant la période où leur activité avait été interrompue. Mais il donne moins de 30% des frais de remise en état des routes et de remplacement du matériel de travaux publics des communes ; moins de 20% des dommages économiques à moyen et long termes demandés pour la pêche, l'aquaculture et le tourisme. Au total, l'équivalent de 52 millions d'euros (valeur de 1978), portés à 106 millions avec les intérêts de retard sont distribués. Les demandeurs font appel. Les combats d'experts et d'avocats reprennent. Le rêve de demander une indemnisation des dommages écologiques ne résiste pas à la stratégie du combat juridique.

En 1992, un jugement en rectification tombe enfin. Il revérifie à la fois les dommages et le taux des intérêts de retard, faisant monter l'indemnisation totale à près de 192 millions d'euros.



Impact sur le littoral. Portsall, le 16/03/1978 © J. Lefevre

L'action organisée

Après la lutte désespérée des premiers jours, l'action s'organise peu à peu. En mer, l'utilisation de produits précipitants et dispersants ainsi que la rotation du vent évitent la dérive de nappes sur les îles anglo-normandes.

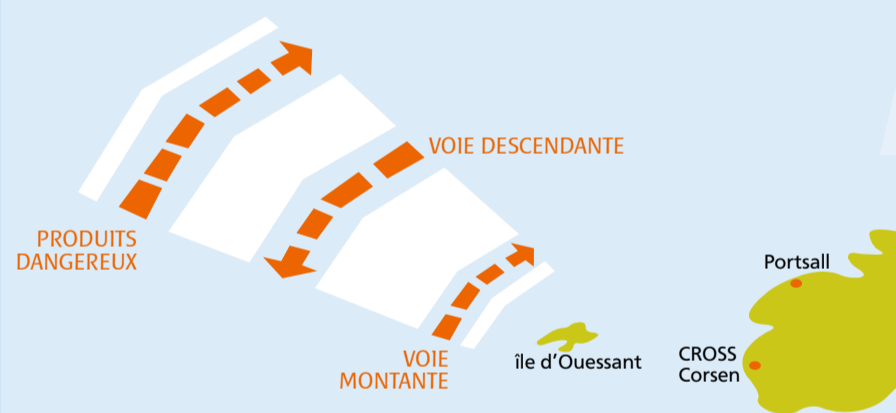
Le nettoyage des plages s'effectue en deux temps : d'abord, le pompage du pétrole encore liquide, ensuite le déblaiement des déchets souillés par hydrocarbures. Au total, plus de 100 000 t de « mousse au chocolat » et de déchets souillés sont ramassés dont une grande partie est neutralisée à la chaux vive.

La pêche en mer est fermée à partir du jour de l'accident jusqu'à la fin du mois d'avril. Les huîtres des abers finistériens et de la baie de Morlaix, devenues impropres à la consommation, doivent être détruites. L'administration des affaires maritimes met en place des aides financières pour les pêcheurs et les conchyliculteurs touchés. Les professionnels du tourisme craignent de voir leur saison d'été entièrement perdue.



Confinement de la pollution par barrages © J. Denis/Fremer / Pompage du pétrole © Cadre

Plus jamais ça !



Suite à cette catastrophe, le gouvernement français prend un ensemble important de mesures pour réduire les risques d'accident et se doter de meilleures armes de lutte. Tout le monde est d'accord : une telle marée noire ne doit plus arriver.

Un nouveau plan de lutte contre les pollutions marines occidentales (plan Polmar) est mis en œuvre. Un rail de navigation, modifié depuis, est mis en place au large d'Ouessant, obligeant les navires qui transportent des matières dangereuses à passer à 50 km des côtes. Un puissant remorqueur de haute mer, l'Abelle Flandre est affecté en permanence à l'assistance des navires qui circulent dans ce rail. Enfin, un centre technique spécialisé est créé pour assurer une veille technique permanente : c'est le Cedre, disponible 24h sur 24 en cas de pollution.

Premier bilan

À l'automne 1978, il ne reste plus grand-chose à voir de la pollution sur le terrain en dehors des derniers stockages de déchets en cours d'évacuation. Les tempêtes d'hiver achèvent le travail de nettoyage des côtes commencé par les hommes. Les pouvoirs publics, les scientifiques, les écologistes, les professionnels de la mer et du tourisme commencent à faire les comptes de la catastrophe.

En novembre 1979, un colloque présente un premier bilan des dommages :

- entre 19 000 et 37 000 oiseaux morts ;
- 6 400 tonnes d'huîtres détruites ;
- des récoltes d'algues et de coquillages gravement affectées ;
- des milliers de pêcheurs dans l'impossibilité d'aller en mer ;
- une saison touristique sérieusement affectée.

Mais, bien plus encore que ces dommages à court terme, ce qui préoccupe les experts est l'avenir. Nul n'a l'expérience d'une catastrophe pétrolière de cette ampleur. Comment la nature va-t-elle retrouver son équilibre ?



Impact sur le littoral © J. Lefevre / Impact sur les coquillages © J. Lefevre

La lutte des premiers jours

Pelles, seaux, pompes flottantes, tonnes à lisier, camions bennes, wagons-citernes sont utilisés pour ramasser et évacuer le polluant vers des fosses de stockage provisoire. En quelques jours, 14 000 bénévoles et militaires se mettent au travail pour nettoyer les rochers, les plages et les abers les plus touchés. En quelques semaines, ils récupèrent 15 000 t de pétrole et 45 000 t d'algues, de sable et de macro-déchets souillés.

Des cliniques pour oiseaux mazoutés sont mises en œuvre dans le Finistère et les Côtes-d'Armor mais à peine un oiseau traité sur 20 peut être sauvé. Quelques cadavres de phoques gris sont ramassés sur les plages des Côtes-d'Armor. Tout au long des côtes souillées, les peuplements d'animaux et de végétaux de l'estran meurent en masse.



Récupération par barge E6MIOPOL et nettoyage par lavage basse pression © Cadre / Moules touchées par la pollution © J. Lefevre

L'accident

Au matin du 16 mars 1978, en avarie de barre au large du Finistère (Bretagne, France), le pétrolier libérien Amoco Cadiz, transportant vers Rotterdam (Pays-Bas) 227 000 t de pétrole brut du golfe Persique, dérive vers la côte dans une forte tempête. Les négociations avec un remorqueur allemand venu à son secours sont difficiles.

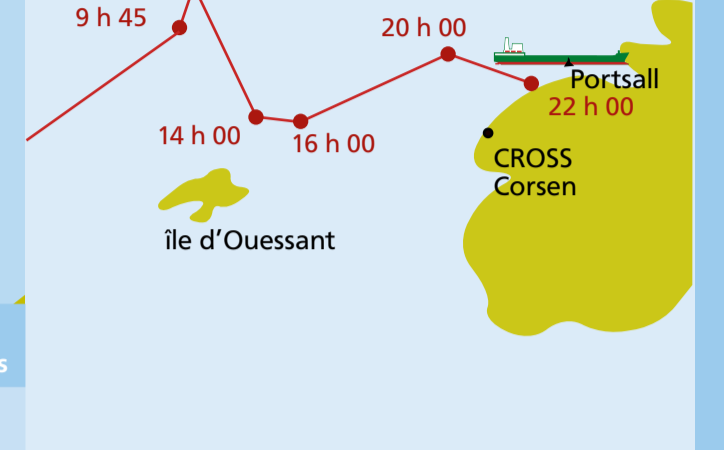
- 9 h 45 : L'Amoco Cadiz tombe en avarie de gouvernail.
- 13 h 15 : Le remorqueur Pacific arrive. Première tentative de remorquage.
- 15 h 00 : Les 2 navires dérivent vers l'Est. Le vent forcé.
- 16 h 18 : La remorque casse. Le vent est plein Ouest de force 8 avec des rafales de 9 à 10.
- 22 h 00 : Après 5 tentatives, la 2^e remorque est enfin passée mais il est trop tard. Le pétrolier s'échoue définitivement sur les roches de Portsall.
- 23 h 55 : Début des opérations de sauvetage des naufragés.

En l'espace de deux semaines, la totalité de la cargaison se déverse en mer. Entraînée par les vents et les courants, elle vient souiller 360 km du littoral breton. Les riverains se lancent dans une lutte désespérée contre une catastrophe cent fois prédite. Sur leurs écrans de télévision, les français découvrent avec stupeur les images apocalyptiques d'une grande marée noire.

Cause de l'accident	Polluant	Quantité transportée	Quantité déversée	Déchets collectés	Linéaire de côtes polluées
Avarie/échouement	Pétrole brut léger	227 000 t	227 000 t	100 000 t	360 km



Épave de l'Amoco Cadiz devant Portsall © J. Lefevre / Dérive du navire



16 mars 1978, l'Amoco Cadiz s'échoue sur les roches de Portsall



Vingt ans après

Si certains travaux de suivi écologique montrent encore des traces de déséquilibre, ces derniers ne concernent néanmoins que quelques populations benthiques des fonds de baies les plus touchées. Mais pour le tourisme, la pêche et toutes les autres activités économiques, la marée noire de l'Amoco Cadiz n'est plus qu'un lointain souvenir.

On avait craint des effets à long terme sur certaines espèces, le développement de cancers chez les animaux qui avaient survécu, une réduction de leurs capacités de reproduction, une fragilisation des générations nées après la pollution. Les suivis scientifiques n'ont rien confirmé dans ces domaines. Une multitude d'effets complexes, difficiles à interpréter, a été observée. Mais il serait bien hasardeux de les attribuer à la seule pollution de l'Amoco Cadiz. D'autres facteurs sont venus interférer, année après année, sur les équilibres économiques et écologiques du littoral. De nouvelles marées noires sont intervenues, la demande touristique a évolué, les techniques et les priorités de la pêche ont changé, de nouveaux déversements de polluants urbains et agricoles sont apparus dans les bassins versants et sur la côte.

L'épave est devenue un refuge pour poissons et crustacés. Les touristes se font photographier devant l'ancre du navire, scellée comme un symbole sur le terre-plein du port de Portsall.

La marée noire de l'Amoco Cadiz fait maintenant partie de l'histoire.



L'ancre de l'Amoco Cadiz. Portsall © Cedre

- Points de vue remarquables
- Principaux phares
- Principales plages touristiques
- Zones conchylicoles
- Réserves naturelles
- Centres de voile et ports de plaisance
- Principaux ports de pêche
- CROSS (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage)

www.marees-noires.com

