



Ile & Vilaine
LE DEPARTEMENT

BLEU PÉTROLE

Le scandale Amoco



LIVRET D'EXPOSITION

Bande
dessinée
et histoire
#14

Côtes d'Armor
le Département



www.angle.fr

Sommaire

La marée noire du siècle	page 3
Chronique d'une tragédie annoncée	page 4
Le dernier voyage	page 5
Combattre la pollution - <i>Une course contre la montre</i>	page 6
Combattre la pollution - <i>Mobilisation générale !</i>	page 7
L'évolution de la pollution	page 8
Qu'est devenu le pétrole de l'Amoco ?	page 9
De la sidération à l'indignation	page 10
La grande colère des Bretons	page 11
Les comités anti-marée noire	page 12
Un attentat contre l'environnement	page 13
Une terrible atteinte au vivant	page 14
L'impact écologique du nettoyage : des défis supplémentaires	page 15
Un suivi écologique de long terme	page 16
L'impact des hydrocarbures sur la santé humaine	page 17
Un sinistre économique	page 18
Faire face à l'urgence	page 19
Agir face à la catastrophe	page 20
Les mesures post-Amoco	page 21
En finir avec la complaisance	page 22
À qui la faute ?	page 23
L'État défaillant ?	page 24
Un procès hors-normes	page 25
Le procès en responsabilité	page 26
Le procès en dommages	page 27
Le CEDRE	page 28
Dans le sillage de l'Amoco	page 29
L'évolution des risques de pollution maritime	page 30
Les pollutions maritimes aujourd'hui	page 31
La multiplication des facteurs de risques	page 32
Un jalon pour l'histoire, un défi pour aujourd'hui	page 33

La marée noire du siècle

En s'échouant sur les roches de Portsall le jeudi 16 mars 1978 vers 22 h, l'Amoco Cadiz provoque l'une des pires catastrophes écologiques du XX^e siècle.

Depuis la marée noire « inaugurale » du *Torrey Canyon* le 18 mars 1967, c'est la troisième fois que les côtes bretonnes sont souillées par les hydrocarbures. Celle de trop.

Si l'*Amoco Cadiz* tient aujourd'hui encore une place à part dans notre mémoire collective, c'est que son échouement a donné lieu à la pire marée noire alors jamais enregistrée dans le monde par la quantité incroyable de pétrole brut qu'il a déversé à la mer : 227 000 tonnes. Bien d'autres pollutions aux hydrocarbures ont suivi, parfois tout aussi dramatiques, mais jamais depuis une telle quantité de pétrole ne s'est échappée en une seule fois d'un même bateau.

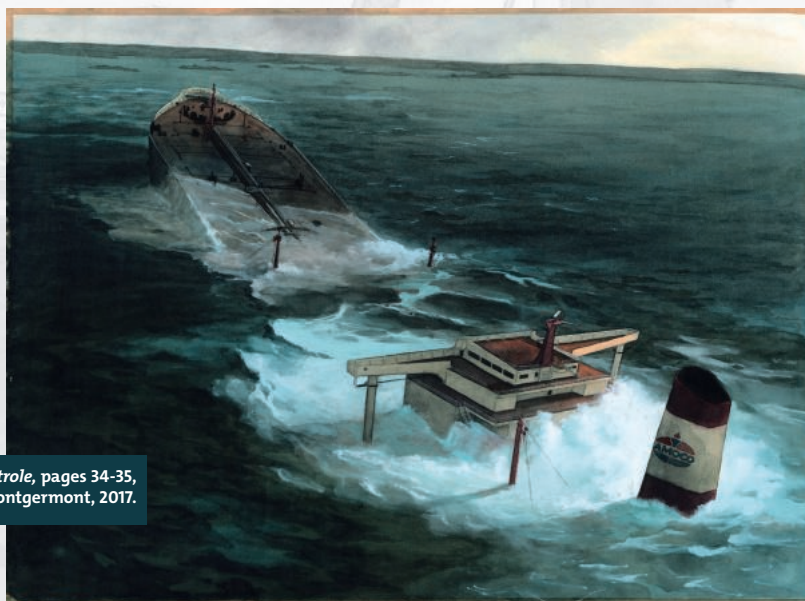
Dans le pays tout entier, le choc est à la mesure de l'importance du sinistre, amplifié encore par la médiatisation massive dont celui-ci fait l'objet. Pour une partie de la population, cette tragédie doit être comprise comme le signal qui sonne le glas de l'économie capitaliste et du mode de vie des « 30 glorieuses ». La nappe visqueuse et mortelle qui endeuille la Bretagne c'est le pétrole de nos voitures, la rançon d'un certain « progrès », le résultat d'une marche du monde qu'il est temps de remettre en question.



Le « château » de l'*Amoco Cadiz* englouti par les flots © Le Télégramme.

Bien des avancées ont été menées depuis au niveau mondial pour sécuriser un transport maritime dont l'ampleur ne cesse de croître, prévenir et combattre des pollutions marines qui ne se limitent plus désormais aux seuls hydrocarbures.

Cependant, plus de 40 ans après les faits, les débats et problématiques soulevés par l'*Amoco* demeurent tragiquement actuels.



Bleu Pétrole, pages 34-35, Morizur et Montgermont, 2017.

Chronique d'une **tragédie annoncée**

Mis en service en 1974, l'Amoco Cadiz est un super pétrolier de 334 mètres de long sur 51 de large construit par les chantiers Astilleros de Cadix.

Il bat pavillon libérien mais est la propriété de l'Amoco Transport, une compagnie de Chicago implantée aux Bermudes appartenant en réalité à l'Amoco International Oil Company, elle-même filiale de l'American Oil Company. Au moment de son naufrage il transportait 227 000 tonnes de pétrole brut pour le compte de Shell. Contrôlé et approuvé par le Bureau Veritas, organisme de certification américain, c'est l'un des bateaux les plus gros et les plus modernes de son temps. Il est composé de 15 cuves pour rendre sa coque plus résistante, robuste et flexible.

Cependant, une suite de dysfonctionnements dans sa construction et son entretien vont mener tout droit à la catastrophe. Dès son lancement, des fuites d'huile au niveau du gouvernail sont décelées. Une visite de contrôle exhaustif des bateaux est obligatoire tous les 4 ans afin de les réévaluer. Des mises à sec intermédiaires doivent permettre l'entretien courant.

Or, lors de la mise à sec de 1976 les réparations nécessaires ne sont pas faites car la compagnie les estime trop onéreuses. Le circuit de secours n'est pas entretenu. Pour les mêmes raisons financières, la mise à sec de 1978 qui aurait dû permettre de déceler la défaillance du gouvernail est retardée.



Le dernier voyage

L'Amoco Cadiz part du terminal pétrolier iranien de l'île de Kargh, dans le golfe Persique, le 7 février 1978. Il a pour destination Lyme Bay sur la côte sud de l'Angleterre puis Rotterdam. L'équipage, entièrement italien, est dirigé par le capitaine Pasquale Bardari.

Le jeudi 16 mars à 9 h 45 la barre de l'appareil à gouverner se bloque alors que l'Amoco se trouve au large d'Ouessant. Les fuites d'huile observées à ce niveau depuis 1975 allaient croissant depuis plusieurs mois, mais cette fois-ci, le manque de lubrifiant est tel qu'il n'y a plus de pression du tout dans le gouvernail. Le capitaine fait immédiatement stopper les moteurs. L'équipage tente de faire face mais inutilement, tout espoir de réparation est abandonné.



Le dernier voyage de l'Amoco Cadiz © Le Télégramme.

Violamment chahuté par les vagues qui battent ses flancs, le pétrolier hors de contrôle est poussé vers la côte à une vitesse de 5 à 6 km/heure. Malgré la gravité de la situation, le capitaine n'envoie d'abord qu'un simple message de sûreté « TTT » signalant une avarie et demandant aux autres bateaux de ne pas l'approcher. Ce message est partiellement capté pour la première fois vers 10 h 20 par Conquet Radio. Ce service des Postes Télégraphes et Téléphones assure la correspondance téléphonique et télégraphique entre les navires en mer et la terre et effectue une veille permanente des fréquences de détresse.

Mais les messages « TTT » sont fréquents dans cette zone particulièrement dangereuse et très fréquentée, surtout lorsque les conditions météo sont très mauvaises. Les opérateurs ne s'alarment donc pas. Vers 11 h, Bardari contacte Conquet Radio pour la première fois. Il se renseigne sur la station de remorquage la plus proche mais sans demander assistance. À cause du décalage horaire, il ne peut joindre son armateur à Chicago. Il ne parvient pas non plus à joindre la succursale de Gênes dont il dépend, mais vers 12 h 25, il se résout tout de même à demander l'intervention d'un remorqueur. Le plus proche est le *Pacific* de la compagnie allemande Bugsier commandé par le capitaine Hartmut Weinert. Celui-ci fait immédiatement route vers l'Amoco et les opérations de secours commencent dès son arrivée bien que Bardari refuse tout contrat avant d'avoir obtenu l'aval de son armateur. Cet accord ne sera donné qu'à 16 h (9 h à Chicago) après de longues négociations.

Précieux aux navires en perdition, les remorqueurs ont mauvaise réputation. Surnommés les « requins », ils sont accusés de se tenir aux aguets dans les zones dangereuses, à l'affût des navires en difficulté qu'il leur faut rallier avant la concurrence. Leur intervention se fonde par défaut sur le système du « no cure no pay » : ils ne touchent rien s'ils échouent à sauver le navire en détresse au secours duquel ils se sont portés mais peuvent gagner gros s'ils parviennent à le secourir. Leur rémunération est fixée en fonction des dangers encourus, de la valeur de la cargaison... Construit en 1962, le *Pacific* demeure en 1978 l'un des plus puissants remorqueurs de son temps (75 tonnes de traction, moteur de 10 000 chevaux). Pourtant, malgré tous ses efforts il ne parvient pas à freiner la dérive de l'Amoco. Weinert s'en rend compte rapidement et fait appel au *Simson*, un autre remorqueur de la compagnie Bugsier, mais celui-ci se trouve vers Cherbourg à 10 h de navigation de là, et il arrivera trop tard.

Ce n'est que vers 20 h, alors que l'inexorable dérive se poursuit, qu'à terre on commence à s'inquiéter. Alerté par le sous-patron du canot de sauvetage de la station SNSM de Portsall, Conquet Radio signale le convoi au Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage en Manche qui jusque-là ignorait la situation. À peu près au même moment, le sémaphoriste de Saint-Mathieu et le guetteur de Molène avertissent le Centre Opérationnel de la Marine. Les plus hautes autorités sont dès lors mises au courant du danger. En vain ; peu après 21 h une première collision, très forte, a lieu. L'Amoco touche le fond et s'échoue de l'arrière ; les roches percent la coque sur presque toute sa largeur au niveau de la salle des machines où l'eau s'engouffre immédiatement. À 21 h 30, l'Amoco talonne une seconde fois, plus fortement encore. La coque est déchirée dans la longueur, plusieurs cuves sont percées et le pétrole commence à s'écouler à la mer. À 21 h 50, Bardari fait tirer des fusées de détresse pour signifier que l'équipage est en danger. Le *Pacific* demande l'intervention

d'un hélicoptère de la Marine nationale pour secourir les marins qui seront hélitreuillés dans la nuit. À 22 h, l'Amoco Cadiz s'échoue définitivement à environ 1,5 km de Portsall après avoir dérivé pendant plus de 11 h sur environ 42 km. Secoué toute la nuit par la tempête, il se brise en deux au matin du 17 mars, vomissant pleinement sa noire cargaison.



Bleu Pétrole, page 29, Morizur et Montgermont, 2017.

Combattre la pollution Une course contre la montre

Dès 22 h le jeudi 16 mars, le Centre Opérationnel de la Marine fait appareiller le *Chevreuil*, bâtiment logistique équipé de moyens anti-pollution.

Le plan « POLMAR » est déclenché à 23 h 20 à l'initiative du Préfet du Finistère. Instauré par la circulaire ministérielle du 23 décembre 1970 relative à la lutte contre les pollutions accidentelles des côtes par hydrocarbures, ce plan établit les procédures et répertoire les moyens pour faire face à ce type de sinistres.

En cas de marée noire, chaque seconde compte : une véritable course contre la montre s'engage donc pour essayer de récupérer le pétrole en mer et éviter l'arrivée des nappes au rivage. Dans un premier temps, les autorités envisagent d'incendier le navire mais, sur l'avis des experts, elles y renoncent. L'opération serait bien trop dangereuse, à cause du risque élevé d'explosion, et inutile puisqu'elle n'éviterait pas la pollution. Seule la partie la plus volatile du pétrole contenu dans le bateau brûlerait, entraînant fumées nocives et projection de gouttelettes de goudron. Dès la nuit même du naufrage, les autorités font donc acheminer l'ensemble des barrages flottants disponibles dans le pays pour tenter d'endiguer la nappe de pétrole qui s'écoule de l'épave.



Soldats manœuvrant une pompe pour aspirer le mazout parvenu au rivage. Service Historique de la Défense, 2006 ZH 192.



Ouest-France, 30 septembre-1^{er} octobre 1978.
Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1 PER 1624.

Mais, représentant en tout et pour tout 14 km de protection, leur nombre est bien insuffisant. Ils sont de plus totalement inutiles étant donné l'état de la mer, extrêmement agitée, et la force des vents. Au lendemain de la catastrophe, des tentatives sont conduites pour tenter d'alléger le navire. Plusieurs petits pétroliers ainsi que des navires de la Marine nationale arrivent sur zone, mais le gros temps rend impossible toute opération de transbordement de la cargaison. Des pompes adaptées affrétées depuis les États-Unis arrivent bien à Roissy le 21 mars mais, comble d'ironie, le camion qui les transporte verse dans un fossé à proximité de Ploudalmézeau !

Rien n'empêche donc l'Amoco de « vomir » inexorablement sa cargaison. L'épave est finalement grenadée les 29 et 30 mars pour s'assurer que l'intégralité des hydrocarbures contenus dans ses différentes cuves soit bien libérée et éviter une pollution lente et diffuse.

Dès lors, il ne reste plus qu'à pomper le pétrole qu'on n'a pas su contenir. Les premiers à opérer sont les agriculteurs. Ils seront 500 en tout à œuvrer avec leurs tonnes à lisier, seules capables de circuler sur les plages pour y pomper l'émulsion de pétrole et d'eau.

Combattre la pollution Mobilisation générale !

Rapidement mobilisés, des militaires venus de la France entière arrivent progressivement sur les côtes polluées. Ils seront 35 000 à combattre la pollution tout au long des trois mois que dureront les opérations.

Largement relayée par les médias, la catastrophe touche profondément non seulement les Bretons mais les Français dans leur ensemble. L'émotion est générale et les appels à la solidarité et à l'action (diffusés notamment à la radio sur Europe 1 et à la télévision sur TF1 ou Antenne 2) rencontrent un franc succès. De nombreux jeunes bénévoles, scandalisés, affluent sur les côtes souillées pour prêter main-forte, au moins le temps des vacances scolaires. Mais cet afflux de bonnes volontés qu'il faut loger, nourrir, équiper, former, encadrer pose finalement plus de problèmes aux autorités locales qu'il n'est efficace.

Il n'en demeure pas moins que l'effort déployé est sans précédent, à la mesure de l'ampleur de la catastrophe. La tâche est rude et ingrate. Il faut nettoyer les plages et rochers manuellement à l'aide de pelles, râteliers, seaux, poubelles, fourches...



Ouest-France, 31 mars 1978.
Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1 PER 1624.



Bleu Pétrole, page 44, Morizur et Montgermont, 2017.

Pour s'efforcer de prévenir l'arrivée du pétrole à la côte, les nettoyeurs vont recourir également à des produits « dispersants » répandus directement sur les nappes par des rampes et lances spéciales. Sous leur action, les hydrocarbures se transforment en fines gouttelettes qui se dissolvent plus facilement dans l'eau de mer et sont assimilables par le milieu. L'emploi de ces produits est néanmoins très discuté. Notoirement nuisibles pour la faune et la flore, ils sont interdits sur les fonds de moins de 50 mètres. Dans les faits, ils ont cependant été utilisés bien plus largement, y compris sur le rivage, pour nettoyer les rochers ou les jetées par exemple.

Des produits « précipitants » (craie, poudre de caoutchouc...) sont également utilisés pour agglomérer le pétrole déjà émulsionné à l'eau de mer et l'entraîner par le fond. Ils sont employés surtout après le 10 avril dans les zones où les fonds atteignent une profondeur supérieure à 100 mètres et où il n'y a pas de crustacés. Les scientifiques sont cependant assez méfiants et réticents à leur usage car ils n'ont pas de certitudes sur le devenir du pétrole ainsi coulé et son impact à long terme sur les fonds marins.

L'évolution de la pollution

Entre le 16 et le 31 mars, l'extension de la nappe est constante et rapide.

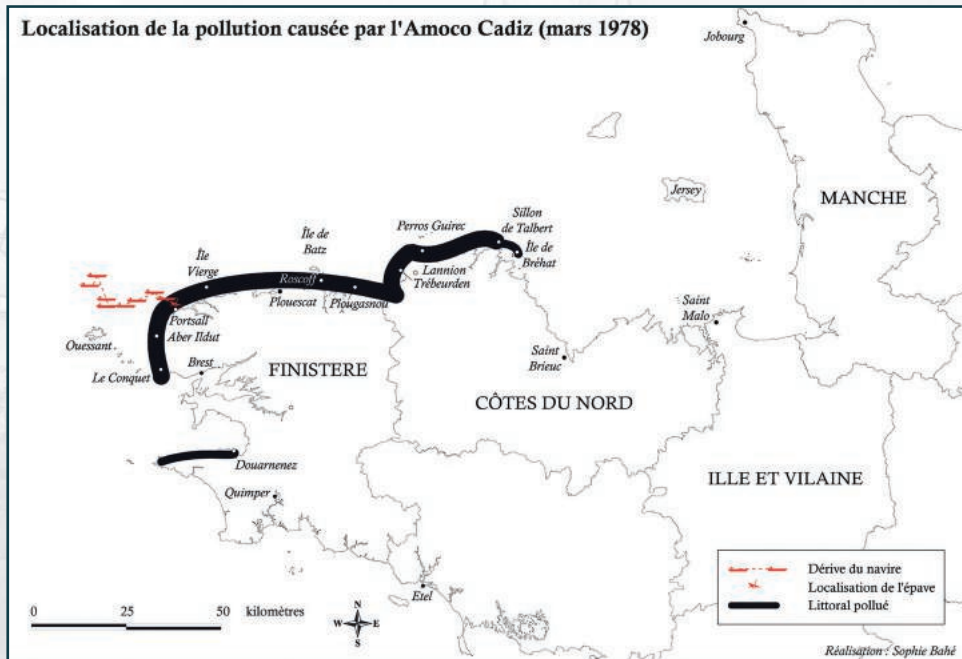
Sous l'effet de forts vents d'Ouest / Sud-Ouest, la pollution pénètre profondément à l'intérieur des Abers. Le 25 mars, l'*Amoco Cadiz* a déjà perdu 90 % de sa cargaison. La nappe dérive vers le Nord-Est au gré des vents et le 28 mars, en vieillissant, elle commence à se fragmenter.

Dans le courant de la deuxième semaine du mois d'avril, le vent tourne à l'Est et inverse le sens de progression des nappes. De nouvelles zones sont polluées. Les vents tournent ensuite à nouveau au Sud-Ouest, ramenant les nappes vers le large. Fin avril, l'extension de la pollution est maximale : de la pointe Saint-Mathieu à l'île de Bréhat près de 400 km de côtes sont atteintes !

Le 26 juin l'état des plages est jugé satisfaisant et les opérations prennent officiellement fin. Le défi a été relevé, les plages sont propres pour les grandes vacances ! Du moins en apparence et seulement en surface...



Le port de Portsall pollué © National Oceanographic and Atmospheric Agency (USA).



Étendue maximale de la pollution causée par l'Amoco Cadiz © Vigipol, Sophie Bahé.

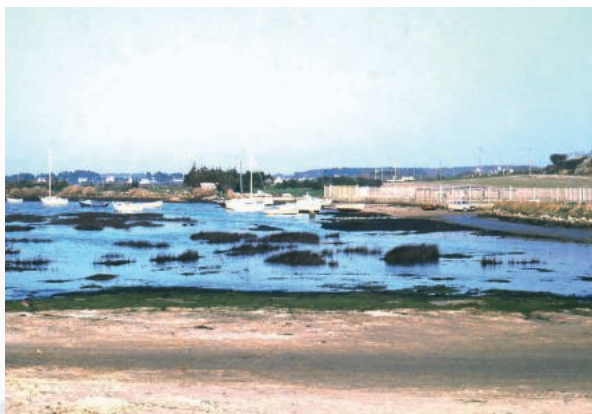
Qu'est devenu le pétrole de l'Amoco ?

En s'échouant sur les rochers de Portsall, à environ 1,5 km du rivage, l'Amoco Cadiz a déversé près de 230 000 tonnes d'hydrocarbures sur les côtes du Finistère et des Côtes-du-Nord.

Sa cargaison était majoritairement composée d'Arabian Light, un pétrole particulièrement fluide. Selon le professeur Claude Chassé du Centre National de la Recherche Scientifique, sa partie la plus volatile, qui représente 40 % environ de la matière globale (90 000 tonnes), s'est évaporée.

Les 140 000 tonnes restantes se sont émulsionnées à l'eau de mer, formant une nappe de 500 km². 50 000 à 60 000 tonnes de cette substance nauséabonde sont venues engluer les côtes mais seules 15 000 à 20 000 tonnes de celle-ci ont été ramassées.

50 000 à 100 000 autres tonnes d'hydrocarbures se sont diluées sur toute la hauteur de la colonne d'eau.



La plage polluée, Trégastel. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 2058 W 16.

Le reste a été biodégradé ou s'est retrouvé piégé dans les sédiments.



Roches baignées d'hydrocarbures. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 2058 W 16.

De la sidération à l'indignation

Le pétrole, en s'échappant des cuves de l'Amoco, forme une sorte de « mousse au chocolat », émulsion d'eau de mer et d'hydrocarbures, épaisse, collante et nauséabonde qui touche rapidement la côte.

La mer se trouve comme étouffée par une couche de surface visqueuse qui alourdit le mouvement des vagues. Le bruit énergétique du ressac est remplacé par un bruit sourd, anormal ; les oiseaux se sont tus. Un silence de mort règne aux alentours de l'épave.

Et puis il y a l'odeur. Tous les témoignages concordent, c'est elle qui frappe immédiatement les habitants de Portsall qui, avant de prendre connaissance du naufrage, pensent d'abord à une fuite de leur cuve à mazout. Il s'agit en réalité des composés les plus volatils, et les plus toxiques, du pétrole de l'Amoco qui sont les premiers à envahir l'atmosphère.

Aux premières heures du désastre, le choc est énorme. Les populations observent, impuissantes et sidérées, l'énorme monstre qui crache sa bile puante et mortelle. La mer est morte, violée ; rien ne sera jamais plus comme avant. Dès le samedi 18 mars, une véritable marée humaine envahit les rivages de Portsall, fascinée par l'image aussi effrayante que puissante du supertanker échoué.



Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 296 J 7.



Les seaux, arme principale des nettoyeurs !
Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 296 J 7.

Cette affluence macabre est telle qu'il faut barrer les routes pour permettre aux secours d'intervenir et délimiter des couloirs de circulation dans les dunes pour éviter qu'elles ne soient complètement piétinées.

Mais très vite, la colère et l'indignation s'emparent des Bretons. Après celles du *Torrey Canyon* (18 mars 1967), de l'*Olympic Bravery* (24 janvier 1976) et du *Boehlen* (24 octobre 1976) c'est la quatrième marée noire en dix ans. C'est celle de trop. Plus question de l'imputer à une simple « fortune de mer », cette catastrophe était prévisible et évitable. Cette fois-ci, ceux qui en sont directement responsables ne doivent pas rester impunis. Les pollueurs doivent payer.



Bleu Pétrole, page 36, Morizur et Montgermont, 2017.

La grande colère des Bretons

La mer souillée, c'est non seulement toute l'économie bretonne qui est lourdement atteinte mais aussi l'identité et la fierté de toute une région.

En cette fin des années 1970, les préoccupations écologistes et régionalistes émergentes rencontrent un certain écho, notamment au sein de la jeunesse. Les Bretons connaissent la beauté de leur littoral. Contre « le gâchis capitaliste », marées noires ou centrales nucléaires, qui le menace, ils entendent le défendre pour continuer à « vivre et travailler au pays ».

Pour les pêcheurs, goémoniers, ostréiculteurs bretons, c'est la survie même de leur activité qui se joue. Leur colère est d'autant plus vive qu'en mars 1978 certains attendent toujours les indemnités promises suite aux marées noires de 1976. Pour dénoncer l'insuffisance des moyens de lutte contre la pollution mis en œuvre par les pouvoirs publics, ils déposent leurs rôles d'équipage aux Affaires Maritimes de Brest.

Ils exigent des indemnités réelles et immédiates pour pallier leur manque à gagner et que des mesures soient prises, enfin, pour que de telles catastrophes ne se reproduisent plus.



Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 207 J 191.

les organisateurs et assiègent la Préfecture Maritime à coup de cocktails molotovs artisanaux. La police réplique à l'aide de lacrymogènes et de grenades offensives.

L'exaspération va croissant à mesure que l'ampleur des dégâts se manifeste et que l'impuissance des pouvoirs publics éclate au grand jour.

Les manifestations prennent un tour de plus en plus violent. Des cormorans morts hissés en hauts de mâts sont brandis par la foule en signe de colère. En marge de celle du lundi de Pâques, à Brest, 2 000 à 3 000 manifestants débordent

« La marée noire, ça suffit ! »

Dans les rues de Brest, 25.000 manifestants ont mis le gouvernement en accusation et exigé des mesures d'urgence et pour l'avenir

(Suite de la première page)

« On veut les pollueurs », s'insurgeait le 24, « de pousser à l'incendie. Et on peut établir que cela ne s'agit pas de peur mais de colère... On ne veut pas la pollution, on veut la punir ». Cette attitude fut une « prise de conscience » de la catastrophe des côtes bretonnes, à l'initiative des jeunes Bretons. Une autre forme de dénonciation, à l'initiative des habitants des zones littorales, des pêcheurs et des ostréiculteurs. Les actions de ces jeunes Bretons, cette attitude, cette prise de conscience ont permis au gouvernement de prendre au sérieux la pollution des littoraux.

L'annonce de la marée noire a provoqué un effet de coup de tonnerre. L'annonce a été accueillie avec une émotion particulière dans les zones littorales et dans les zones de pêche. Les pêcheurs et les ostréiculteurs ont été particulièrement touchés. Ils ont exprimé leur indignation et leur colère.

Les manifestations ont été organisées dans les zones littorales et dans les zones de pêche. Elles ont été particulièrement importantes dans les zones littorales et dans les zones de pêche.

Les manifestations ont été particulièrement importantes dans les zones littorales et dans les zones de pêche. Elles ont été particulièrement importantes dans les zones littorales et dans les zones de pêche.



Mask-and pendant pour les participants, volé lors de la manifestation de plage de l'été, à Tidesbend, les visiteurs ont vu une action.

L'Humanité, 28 mars 1978. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 210 J 146.



Édité par l'Union Régionale pour financer un dossier complet de lutte contre les pollués.

Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 207 J 191.

Les comités anti-marée noire

Face à l'ampleur et à la récurrence de telles catastrophes, l'opinion publique ne peut plus se satisfaire d'incriminer les éléments.

Dans les lycées, les Maisons des Jeunes et de la Culture, les Maisons de quartier... des « comités anti-marée noire » se créent pour dénoncer les conséquences environnementales et sociales du développement économique débridé et du profit à tout prix.

Rejoints par les syndicats, ils exigent que l'État impose de vraies mesures de prévention et de contrôle, se dote enfin de moyens de lutte adaptés, et surtout que les pollueurs paient. Pour ces militants, combat écologiste et lutte anti-nucléaire convergent dans une dénonciation globale de la société capitaliste qui, comme l'indiquent leurs slogans, mènera de la mort des oiseaux à celle de la mer, puis de l'homme.

Ils refusent les opérations de nettoyage entreprises par les autorités : selon eux, celles-ci ne concernent que les zones touristiques où elles se contentent d'éliminer les aspects les plus voyants de la marée noire. Ils contestent la répartition des secours et des opérations ainsi que le recours aux appelés du contingent, main d'œuvre gratuite « taillable et corvéable à merci » dont ils dénoncent les mauvaises conditions de travail. Pour les mêmes raisons, ils s'inscrivent contre le recours à des bénévoles venus des quatre coins de la France et même de l'étranger alors que les nombreux chômeurs de la région auraient pu trouver

là un emploi utile et rémunéré. Enfin, ils accusent les mass-médias de tirer profit de la catastrophe en exploitant la mort des oiseaux au bénéfice de leur audimat. En concentrant l'attention du public sur la pollution des plages ils cachent le plus grave : la pollution de la mer, la mort massive des poissons et des crustacés - et escamotent la colère des Bretons.



Affiche du comité anti-marée noire de Bellevue (Brest). Arch. dép d'Ille-et-Vilaine, 296 J 7.



Flyer annonçant la fête anti-marée noire du 29 avril 1978, parc de la Penfeld, Brest. Arch. dép d'Ille-et-Vilaine, 296 J 7.

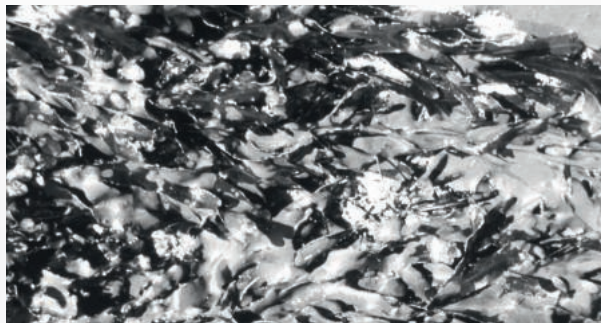
Par ailleurs, ces militants mettent en cause l'insuffisance de la réglementation en matière de sécurité maritime et surtout du contrôle en mer. Guidés par leurs intérêts commerciaux, les États maritimes ne font pas le nécessaire pour appliquer les conventions internationales, même quand ils les ont ratifiées. Les mesures doivent être imposées par une autorité internationale soucieuse des intérêts planétaires et de la mer dans sa globalité. Mais surtout, au-delà de cette « illusion réglementaire », c'est à la racine du mal qu'il faut agir en limitant la consommation par la lutte contre le gaspillage d'énergie et la surconsommation généralisée. Les cuves de l'Amoco ne contenaient qu'à peine l'équivalent d'une journée de la consommation française de 1978 !

Dans le même esprit, *Les Amis de la Terre* et *l'Union Française des Consommateurs* organisent un boycott contre la Shell : si elle ne peut juridiquement être désignée coupable, ils la tiennent pour socialement responsable. Plus radical, le 26 mars *le Front de Libération de la Bretagne* provoque une explosion au centre de commandes de la Shell à Vern-sur-Seiche, sans faire de victime.

Un attentat contre l'environnement

L'Amoco a engendré une pollution particulièrement néfaste pour la biodiversité.

Il s'est en effet échoué très près des côtes à une période où de nombreuses espèces avaient rejoint cette zone pour s'y reproduire. Par sa nature même, le pétrole qu'il a déversé est extrêmement toxique : très léger, il est composé d'un tiers de substances aromatiques qui s'évaporent rapidement dans l'atmosphère et qui se dissolvent facilement dans l'eau.



Algues mazoutées. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 2058 W 16.

La météo très agitée, les forts courants, accélèrent encore sa fragmentation en une multitude de gouttelettes, favorisant ainsi la dispersion du pétrole dans la profondeur de la masse d'eau. Enfin, la nappe qu'il forme en surface empêche les échanges gazeux entre la mer et l'atmosphère asphyxiant les organismes marins qui se trouvent au-dessous.



Coquillages décimés par la marée noire.
Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 2058 W 16.

Les scientifiques estiment ainsi que 30 % de la faune et 5 % de la flore ont été détruits sur 1 300 km² et que plusieurs hectares autour de l'épave ont été stérilisés. Pourtant, de manière générale, il semble que le milieu marin ait manifesté une assez bonne aptitude à la biodégradation. La mer s'est en partie auto-régénérée et c'est elle en grande partie qui a nettoyé les plages et les rochers. En revanche, l'enfouissement des hydrocarbures dans les couches sédimentaires profondes, particulièrement dans les Abers, a entraîné une contamination dans la durée des espèces qui y vivent. Il n'a pas été possible du tout d'intervenir pour nettoyer ces zones particulièrement sensibles et l'élimination naturelle de la pollution y prendra encore des années.

Ailleurs, les remèdes employés pour traiter la nappe ont pu être pires que le mal. Sous-produits de l'industrie pétrolière, les produits dispersants et précipitants, même employés avec précaution, sont toxiques et il semble que la faune et la flore aient eu plus de mal à reconquérir les zones où ils ont été utilisés.



Petit pingouin englué. Collection particulière, G.M.

Une terrible atteinte au vivant

La « grande pitié » des oiseaux de mer

Selon Claude Chassé, océanographe biologiste au CNRS, 40 000 à 70 000 oiseaux ont été touchés.

Il s'agit à 85 % d'alcidés (macareux, petits pingouins, guillemots...) qui vivent en permanence à la surface de l'eau et plongent pour se nourrir. L'impact de cette marée noire a été d'autant plus destructeur que de nombreux oiseaux avaient gagné le rivage pour nicher à terre et qu'il s'agit pour la plupart de populations déjà très touchées par les marées noires précédentes et les dégazages sauvages permanents.

Immédiatement après les faits, la Société pour l'Etude et la Protection de la Nature en Bretagne et la Ligue pour la Protection des Oiseaux invitent la population à leur apporter tous les oiseaux mazoutés trouvés sur la grève et ouvrent des cliniques pour soigner ceux qui sont encore vivants. Les traitements sont malheureusement peu efficaces. Dès lors qu'ils sont entrés en contact avec

le mazout, les oiseaux perdent leur protection hydrofuge et leur flottabilité, ce qui entraîne rapidement une hypothermie ; ils sont par ailleurs intoxiqués par le mazout qu'ils ingèrent en essayant de s'en débarrasser.

Pour tenter de les sauver il faut les réchauffer au plus vite, les gaver, les frotter à la lessive et, après un temps de réadaptation, les relâcher loin de la zone polluée. Malgré tous ces soins les survivants sont rares : sur 100 oiseaux traités 1 à 3 sont momentanément sauvés et on ignore leur devenir après relâchement.

Poissons, coquillages et crustacés

La mortalité des poissons est particulièrement forte dans les parages immédiats de l'épave à l'instant même du naufrage, surtout en ce qui concerne les poissons de roche surpris dans leur habitat. Alertés par l'odeur, ceux qui n'ont pas été foudroyés ont pu fuir, mais les poissons souffrent aussi de la forte mortalité des micro-organismes dont ils se nourrissent. Les spécimens pêchés au cours de l'été et de l'automne 1978 sont rares, maigres, et présentent des lésions et des altérations sur la peau, une érosion des nageoires... Les espèces de grande taille, vivant longtemps, sont particulièrement touchées. Les jeunes semblent plus affectés que les adultes et les scientifiques craignent que leurs capacités reproductives ne soient altérées. La reproduction ne pourra reprendre qu'en fonction de l'amélioration du milieu dans les « nurseries littorales » et les spécialistes redoutent que le « manque à pêcher » perdure sur une dizaine d'années.

Les crustacés sont moins atteints, environ 5 % des individus sont touchés sur l'ensemble de la zone. Pour ce qui est des coquillages, la mortalité est particulièrement forte à proximité immédiate de l'épave. Les espèces vivant enfouies dans le sable sont les plus impactées : coques, palourdes, couteaux... dont on retrouve des milliers de cadavres sur les plages. Mais surtout, 20 à 50 % de la population d'huîtres est affectée, essentiellement dans les Abers et en Baie de Morlaix.

La bonne résistance de la flore marine

L'impact sur la flore est plus limité. Sur le moment, la crainte des goémoniers est vive puisque la zone abrite le plus vaste champ d'algues du pays où l'industrie, agroalimentaire notamment, s'approvisionne largement. Mais la stérilisation redoutée n'a pas lieu ; les algues survivent et la récolte 1978 est finalement satisfaisante.

MARÉE NOIRE
INTERVIEW Le professeur BERGERARD directeur de la station biologique de Roscoff

« Il y a diminution mais pas disparition d'espèces... »

MORLAIX. — Que reste-t-il de la marée noire cinq mois après le naufrage de l'Amoco Cadiz sur les rochers de Portzic ? Le travail continué de nettoyage de littoral a permis les travaux les plus visibles de la catastrophe au point qu'on n'a pas hésité en fait à annoncer la fin de la marée noire. Mais il ne faut pas se laisser aller à un optimisme prématuré. L'impact de la catastrophe est encore très important. A défaut de parler de contamination microbienne qui subsistera longtemps, il faut vers le futur proche, il faut surtout plus simple de trouver un bon adjectif, un adjectif qui soit juste.

Les observations scientifiques doivent être faites dans une approche scientifique sur toute la zone du Nord-Finistère. Les observations de la station biologique de Roscoff ont, depuis le début, été classées méthodiquement pour observer jour après jour les effets du mazout sur la flore marine. Le professeur Bergerard, qui dirige ce centre d'études et de recherche en écologie marine, tire pour nous un premier bilan des observations effectuées dans différents domaines.

— Maintenant que la zone polluée de la marée noire a été effacée, que restera-t-il de la catastrophe ?

— C'est un aspect de la situation. Il faut dire que l'impact de la catastrophe est encore très important. Il faut surtout plus simple de trouver un bon adjectif, un adjectif qui soit juste.

— Mais, évidemment. De cet état de choses, il y a eu des conséquences très importantes et qui restent à observer au jour le jour. C'est à peu près sûr qu'il y aura en outre des mortalités retardées. On ne peut pas se laisser aller à un optimisme prématuré.

— Mais, évidemment. De cet état de choses, il y a eu des conséquences très importantes et qui restent à observer au jour le jour. C'est à peu près sûr qu'il y aura en outre des mortalités retardées. On ne peut pas se laisser aller à un optimisme prématuré.

— Mais, évidemment. De cet état de choses, il y a eu des conséquences très importantes et qui restent à observer au jour le jour. C'est à peu près sûr qu'il y aura en outre des mortalités retardées. On ne peut pas se laisser aller à un optimisme prématuré.

Ouest-France, s.d.
Arch. dép. du Finistère,
1688 W 26-1.



COTES DU NORD : DES MILLIERS D'OISEAUX VICTIMES DE LA MARÉE NOIRE



Service Historique de la Défense, 206 ZH 192.



Oiseaux victimes du pétrole. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 2058 W 16.

L'impact écologique du nettoyage : des défis supplémentaires

Très rapidement, les opérations de nettoyage allant bon train, le stockage et l'élimination des résidus ramassés posent problème.

Faute de camions citernes suffisamment nombreux, il n'est pas possible de les évacuer à une cadence suffisante. Même en faisant appel à toutes les usines de l'Ouest, on ne parvient pas à retraiter aussi rapidement une telle quantité d'hydrocarbures. Les déchets pâteux et solides sont donc stockés provisoirement dans des fosses et des décharges. Ils sont aspergés de chaux pour les rendre inertes en attendant de pouvoir les évacuer ou de trouver à les réemployer comme remblai dans la reconstruction



Fosse de stockage provisoire de déchets liquides d'hydrocarbures.
Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 2058 W 16.

des digues ou sur les chantiers de la RN 12 et de la zone industrialo-portuaire de Brest notamment. Cependant, l'étanchéité de ces fosses est douteuse. On craint la pollution terrestre des nappes phréatiques comme ce fut le cas à Quimper après l'*Olympic Bravery*.



Déchets solides entreposés dans les marais de Launay, Penvenan.
Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 2058 W 16.

De plus, les lourds engins de chantier accélèrent l'érosion des plages et des dunes, tout comme la sur-fréquentation humaine de ce milieu fragile par les dépollueurs et les milliers de curieux venus voir ce triste spectacle.

Enfin, les peuplements animaux et végétaux des plages meurent en masse, non seulement englués sous le pétrole, mais aussi balayés par les jets d'eau haute pression et les pelles des nettoyeurs.

Un suivi écologique de long terme

Afin de mesurer l'ampleur de cette catastrophe inédite, le Centre National pour l'Exploitation des Océans lance très rapidement un suivi écologique d'un an comportant une douzaine d'études spécifiques.

Une centaine d'océanographes vont dresser l'inventaire des espèces les plus touchées en relevant la faune échouée, évaluer la pollution dans les frayères des Abers, contrôler la teneur en hydrocarbures dans la matière vivante...

Le CNEXO entreprend en outre une grande étude avec la National Oceanic and Atmospheric Administration américaine, qui s'attache essentiellement à observer les transformations biologiques du milieu et surtout des sédiments.

À plus long terme, un plan d'étude des conséquences de la marée noire sur l'ensemble du milieu pendant 3 ans est mis en place afin d'observer l'évolution de la pollution, la dégradation du pétrole et suivre la reproduction des espèces dans la durée.

Les scientifiques relèvent ainsi que la chaîne alimentaire est perturbée : poissons et crustacés se retrouvent sans nourriture et affaiblis, victimes de surinfection et d'intoxication interne qui

se manifestent par des ulcères. Plus d'un an après, on constate encore des dégénérescences et malformations chez plusieurs espèces. Certaines populations s'effondrent car la reproduction et le développement des larves et des jeunes ont été très affectés par leur surmortalité.

Dès l'automne 1978 la marée noire semble avoir disparu des plages mais elle reste

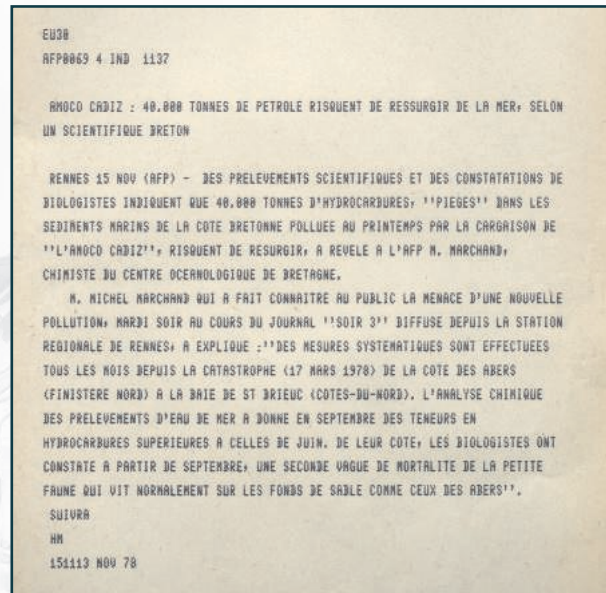


Outils de mesure de la pollution.
© IFREMER.

bien présente dans le sable, à quelques dizaines de centimètres de profondeur, et surtout dans la vase des Abers. Si la masse d'eau s'est décontaminée en quelques jours, il a fallu un mois pour les coquillages placés en eau propre et il faudra 6 ans pour les sédiments et sables vaseux.

Selon un premier bilan effectué en novembre 1979, le nombre d'oiseaux morts peut être compris dans une fourchette allant de 19 000 à 37 000 individus. La marée noire aurait tué dans les premiers mois par engluement ou effet toxique autour de 260 000 tonnes d'animaux marins.

Les spécialistes estiment qu'il a fallu quatre ans pour que le pétrole soit complètement dispersé, mais ils ne savent pas combien de temps les composés cancérogènes contenus dans les hydrocarbures peuvent persister inaltérés et dangereux dans l'eau et les sédiments, et donc menacer les organismes marins.



Article AFP télégraphié. Arch. dép. des Côtes d'Armor, 1394 W 1.

Suite à la catastrophe, les zones les plus touchées ont été colonisées par des espèces opportunistes, résistantes au pétrole. Les espèces les plus tolérantes ont ensuite fait leur réapparition (en 1982-1983 elles représentent les trois-quarts des peuplements) avant que les espèces plus sensibles réinvestissent les lieux de façon normale à partir de 1984-85.

Selon Michel Glémarrec (responsable de l'Institut d'Études Marines de l'Université de Bretagne Occidentale), les pertes écologiques du milieu marin ne sont toujours pas entièrement résorbées en 1988. Un nouvel équilibre s'est mis en place mais la répartition des espèces n'est plus la même qu'avant le naufrage. Certaines espèces sans intérêt économique ont proliféré au détriment d'autres ; le crabe vert a ainsi remplacé le tourteau. La population d'oiseaux a à peine retrouvé son niveau de 1978 et certaines espèces, comme les petits pingouins du Cap Sizun, sont même localement éteintes. Le coût écologique, très discuté car extrêmement délicat à établir, est évalué à 400 millions de francs, soit à peu près autant que celui du nettoyage par les militaires.

L'impact des hydrocarbures sur la santé humaine

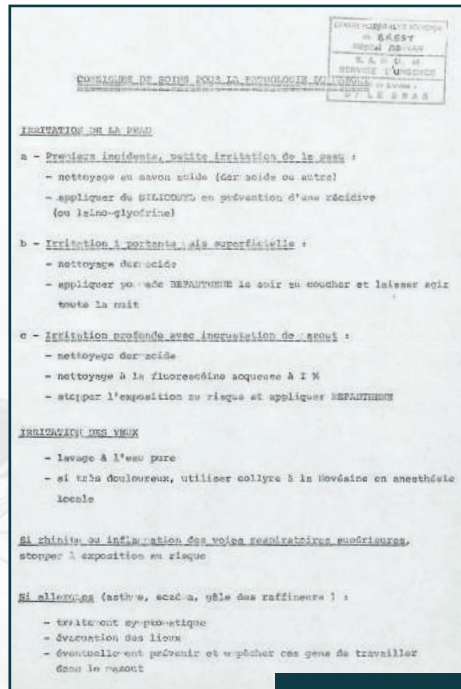
Les opérations de dépollution ne sont pas sans risque pour la santé des dépollueurs.

Si le plan POLMAR, contre les pollutions maritimes, ne prévoit aucune enquête épidémiologique, certaines voix alertent sur les risques encourus par tous ceux qui travaillent à nettoyer les côtes bretonnes.

Les résidus pétroliers peuvent en effet pénétrer dans l'organisme humain par voie pulmonaire en cas d'inhalation, transcutanée (par contact avec la peau) ou même digestive en cas d'ingestion accidentelle. Ils peuvent provoquer maux de tête, vertiges, vomissements, douleurs abdominales, brûlures et érythèmes, conjonctivites...

Sans compter l'impact psychologique de cette désolation noire et visqueuse. Les soldats sont suivis par les médecins militaires mais pour les civils, que les autorités ne veulent surtout pas alarmer, on se contente d'appeler à la prudence. Les jeunes de moins de 17 ans et les personnes fragiles ne sont pas autorisés à participer aux opérations. En cas de trouble, les dépollueurs sont invités à consulter leur médecin...

De nombreux cas, apparemment limités et sans gravité majeure selon les autorités, sont recensés au moment des opérations mais il n'y a pas eu de suivi sur le long terme alors que les conséquences de l'exposition aux hydrocarbures peuvent se manifester après une période de latence.



Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 224 J 27.

Les médecins militaires suivent de près l'état de santé des soldats « au mazout » Les civils peuvent aussi faire appel à leurs services

« Bon pour le service » : redoutée par de nombreux jeunes, cette phrase, qui sanctionne bien souvent les « trois jours », pourrait bien être prononcée à de nombreuses reprises sur les côtes de notre région.

Mais il s'agirait là d'un « service » n'ayant que peu de rapports avec la conscription, puisque c'est celui que rendent de leur plein gré les bénévoles qui luttent contre la marée noire aux côtés des soldats. Ces bénévoles peuvent en effet profiter des services des médecins militaires, dont les patients habituels ne sont plus exclusifs.

Un contrôle médical suivi

L'Armée a dépêché, sur les lieux touchés par la marée noire, en

même temps que de nombreux soldats et leurs officiers d'encadrement, un effectif important de médecins militaires.

Pourquoi ce contrôle médical particulièrement suivi ? Tout simplement parce que l'on ne connaît pas exactement les risques encourus par ceux qui travaillent « au mazout » dans les conditions qui sont actuellement celles des nettoyeurs de plages.

Les soldats doivent passer une visite médicale tous les deux jours, afin de dépister les éventuelles allergies ou maladies causées par le contact direct et continu avec le pétrole. Ainsi, au P.C. marée noire de Trebeurden, quatre médecins suivent de près l'état de santé des 1.500 hommes de troupe stationnés sur leur domaine d'action.

En exercice normal, les soldats n'ont pas une telle couverture sanitaire.

Quelques cas bénins

Selon le lieutenant colonel Guerniou, au P.C. marée noire central de Lannion, les médecins militaires sont aussi appelés à se pencher sur la santé des civils qui travaillent dans les mêmes conditions que les soldats. « Bien sûr, les civils restent libres de se faire soigner par qui ils veulent, et pour être pris en charge par un médecin de chez nous, il faut qu'ils en fassent la demande ».

Pour sa part, M. Grapperon, médecin au P.C. de Trebeurden, n'a pas encore reçu de telle demande.

Mais depuis huit jours qu'il suit ses « clients de fonction », il n'a pas eu affaire à une affection grave due à la marée noire. « L'évaporation du mazout, qui augmente avec la chaleur, a bien causé quelques maux de tête, ennuis respiratoires, ou allergies, mais tous ces problèmes de santé sont restés très bénins », précise-t-il. D'autre part, il ajoute que la surveillance médicale accentuée n'a pour but que la sécurité des soldats, et qu'il ne s'agit absolument pas d'un terrain d'expérience privilégiée.

« Quant aux contrôles que nous effectuons d'office, ils concernent seulement la peau non protégée et les yeux », continue-t-il. « En fait, tout est très calme et, compte tenu des protections (cires, bottes, gants), on peut dire qu'il n'y a pas de danger à participer au nettoyage des plages et des rochers ».

Arch. dép. des Côtes d'Armor, 1394 W 1.

Un sinistre économique

La bonne résistance de la flore marine

Au 1^{er} juillet 1978, la promesse donnée par les autorités est tenue : les principales plages ont été nettoyées en surface et elles sont baignées par des eaux à peu près saines.

Cela n'empêche pas la saison touristique 1978 d'être très impactée par le spectre de la marée noire. Il y aurait eu 1,5 million de touristes de moins que l'été précédent, soit une chute de fréquentation de 50 %. Le manque à gagner est estimé à 80 millions de francs. La confiance des touristes sera difficile à regagner et la perte d'attractivité se fera ressentir à moyen terme, surtout auprès de la clientèle étrangère.

Second sinistre pour la Bretagne : L'OUEST MALADE DU TOURISME

« NE PAS VENIR CET ÉTÉ SUR NOS CÔTES, CE SERAIT UNE BONNE FOS SUIVRE LA BRETAGNE ». C'est à peu près, en ces termes que Roger Hébert, secrétaire général de la Fédération des professionnels de la mer, a invité le mois dernier après l'achèvement de l'Amoco-Casill à l'île de Rhé.

Mais la Bretagne est pour la Bretagne.

Les chiffres témoignent de cette bonne résistance de l'ouest breton. Dès en 1977, le mois de juin, 460 000 Français et étrangers avaient abordé la Bretagne, contre 450 000 en 1976. Le même mois, le total est de 1 400 000. On compte d'ailleurs 10 millions de visiteurs en 1978, ce qui constitue la meilleure performance de la région. En 1977, 10 millions de visiteurs avaient été accueillis, soit 100 000 de moins qu'en 1978.

Les chiffres de la Fédération des professionnels de la mer sont les suivants : 1977, 20 000 en 1978, 20 000 en 1979, 20 000 en 1980, 20 000 en 1981, 20 000 en 1982, 20 000 en 1983, 20 000 en 1984, 20 000 en 1985, 20 000 en 1986, 20 000 en 1987, 20 000 en 1988, 20 000 en 1989, 20 000 en 1990, 20 000 en 1991, 20 000 en 1992, 20 000 en 1993, 20 000 en 1994, 20 000 en 1995, 20 000 en 1996, 20 000 en 1997, 20 000 en 1998, 20 000 en 1999, 20 000 en 2000, 20 000 en 2001, 20 000 en 2002, 20 000 en 2003, 20 000 en 2004, 20 000 en 2005, 20 000 en 2006, 20 000 en 2007, 20 000 en 2008, 20 000 en 2009, 20 000 en 2010, 20 000 en 2011, 20 000 en 2012, 20 000 en 2013, 20 000 en 2014, 20 000 en 2015, 20 000 en 2016, 20 000 en 2017, 20 000 en 2018, 20 000 en 2019, 20 000 en 2020, 20 000 en 2021, 20 000 en 2022, 20 000 en 2023, 20 000 en 2024, 20 000 en 2025.

Les chiffres témoignent de cette bonne résistance de l'ouest breton. Dès en 1977, le mois de juin, 460 000 Français et étrangers avaient abordé la Bretagne, contre 450 000 en 1976. Le même mois, le total est de 1 400 000. On compte d'ailleurs 10 millions de visiteurs en 1978, ce qui constitue la meilleure performance de la région. En 1977, 10 millions de visiteurs avaient été accueillis, soit 100 000 de moins qu'en 1978.

Les chiffres de la Fédération des professionnels de la mer sont les suivants : 1977, 20 000 en 1978, 20 000 en 1979, 20 000 en 1980, 20 000 en 1981, 20 000 en 1982, 20 000 en 1983, 20 000 en 1984, 20 000 en 1985, 20 000 en 1986, 20 000 en 1987, 20 000 en 1988, 20 000 en 1989, 20 000 en 1990, 20 000 en 1991, 20 000 en 1992, 20 000 en 1993, 20 000 en 1994, 20 000 en 1995, 20 000 en 1996, 20 000 en 1997, 20 000 en 1998, 20 000 en 1999, 20 000 en 2000, 20 000 en 2001, 20 000 en 2002, 20 000 en 2003, 20 000 en 2004, 20 000 en 2005, 20 000 en 2006, 20 000 en 2007, 20 000 en 2008, 20 000 en 2009, 20 000 en 2010, 20 000 en 2011, 20 000 en 2012, 20 000 en 2013, 20 000 en 2014, 20 000 en 2015, 20 000 en 2016, 20 000 en 2017, 20 000 en 2018, 20 000 en 2019, 20 000 en 2020, 20 000 en 2021, 20 000 en 2022, 20 000 en 2023, 20 000 en 2024, 20 000 en 2025.

Les chiffres témoignent de cette bonne résistance de l'ouest breton. Dès en 1977, le mois de juin, 460 000 Français et étrangers avaient abordé la Bretagne, contre 450 000 en 1976. Le même mois, le total est de 1 400 000. On compte d'ailleurs 10 millions de visiteurs en 1978, ce qui constitue la meilleure performance de la région. En 1977, 10 millions de visiteurs avaient été accueillis, soit 100 000 de moins qu'en 1978.

Les chiffres de la Fédération des professionnels de la mer sont les suivants : 1977, 20 000 en 1978, 20 000 en 1979, 20 000 en 1980, 20 000 en 1981, 20 000 en 1982, 20 000 en 1983, 20 000 en 1984, 20 000 en 1985, 20 000 en 1986, 20 000 en 1987, 20 000 en 1988, 20 000 en 1989, 20 000 en 1990, 20 000 en 1991, 20 000 en 1992, 20 000 en 1993, 20 000 en 1994, 20 000 en 1995, 20 000 en 1996, 20 000 en 1997, 20 000 en 1998, 20 000 en 1999, 20 000 en 2000, 20 000 en 2001, 20 000 en 2002, 20 000 en 2003, 20 000 en 2004, 20 000 en 2005, 20 000 en 2006, 20 000 en 2007, 20 000 en 2008, 20 000 en 2009, 20 000 en 2010, 20 000 en 2011, 20 000 en 2012, 20 000 en 2013, 20 000 en 2014, 20 000 en 2015, 20 000 en 2016, 20 000 en 2017, 20 000 en 2018, 20 000 en 2019, 20 000 en 2020, 20 000 en 2021, 20 000 en 2022, 20 000 en 2023, 20 000 en 2024, 20 000 en 2025.

Ouest-France, 29-30 juillet 1978. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1 PER 1624.



Ouest-France, 29-30 juillet 1978. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1 PER 1624.

LA MEILLEURE FAÇON D'AIDER LA BRETAGNE :

LEGUMES, FRUITS DE MER, POISSONS,

CEUX QUI VOUS SONT PROPOSÉS PAR VOS COMMERCANTS SONT FRAIS ET SAINS.

SI VOS PLANS NE SONT PAS ENCORE FAIMS POUR LES VACANCES, PENSEZ QUE LA BRETAGNE VOUS ATTEND. CONSULTEZ L'OFFICE DU TOURISME.

CONSUMEZ LES PRODUITS BRETONS.

Arch. dép. des Côtes d'Armor, 1394 W 2.

Une catastrophe pour la pêche

Pour ceux qui vivent des produits de la mer, la répercussion est immédiate. Les quelques 1500 marins-pêcheurs (pêche fraîche, crustacés, goémoniers) relevant des quartiers maritimes de Brest, Morlaix, et Paimpol voient leur activité interdite du jour même de la catastrophe jusqu'à la fin du mois d'avril.

Pour ce qui est des crustacés, la mortalité est limitée, mais les individus présentent un fort goût d'hydrocarbures qui les rend invendables. Les viviers sont imbibés de pétrole et il faut entièrement les reconstruire. Le préjudice est évalué de 1,5 à 2 millions de francs.

La production d'huîtres est plus affectée encore. Dans les Abers, les concessions conchylicoles sont déclarées impropres à l'exploitation du 17 avril 1978 au 30 avril 1980. Tout ce qui n'a pu être transféré pour échapper à la pollution est perdu ; le manque à gagner est évalué à 9 millions de francs. Dans la Baie de Morlaix, le stock commercialisable est à détruire à 60 %, ce qui représente 2,5 millions de francs de perte. Au total, 6 400 tonnes d'huîtres sont détruites. L'impact de la marée noire ne pèse pas seulement sur la saison 1978 mais aussi sur celles à venir. En effet, l'ensemencement n'a pu se faire et les petites huîtres, qui n'étaient pas encore commercialisables, sont elles aussi touchées : parviendront-elles à se purifier pour la saison suivante ?

Le Nord Finistère est également la principale zone de récolte nationale d'algues. À lui seul, le quartier de Brest assure les quatre cinquièmes de la production nationale. Le chondrus, algue rouge proche des lichens, est transformé en carraghénanes qui sert d'épaississant, de gélifiant, ou de stabilisant pour l'industrie agro-alimentaire. Les laminaires, grandes algues brunes, deviennent quant à elles des alginates utilisés comme épaississant. L'impact économique est d'autant plus fort que la méfiance des consommateurs et la chute des cours affecte l'ensemble de la production bretonne alors qu'une partie somme toute limitée des zones de pêche est atteinte.

Faire face à l'urgence

« AMOCO CADIZ »

PÊCHEURS : "Pas de répit..."

BREST. — En signe de protestation solennelle, les inscrits maritimes de Brest et Morlaix déposeront aujourd'hui leurs rôles d'équipage (1). Les premiers dans chacune des stations maritimes de leur quartier, les seconds de manière collective auprès de l'administrateur des Affaires maritimes de Morlaix, après une assemblée générale de leur syndicat C.F.D.T., geste symbolique bien sûr, mais assez rare pour montrer combien les marins du Nord-Finistère sont bouleversés par la marée noire de l' « Amoco-Cadiz ». Déjà vendredi après-midi, 400 d'entre eux s'étaient réunis presque spontanément à Portsall dans un mouvement de colère et de grand découragement. Maintenant, c'est la détermination qui l'emporte :

« Les marins ne laisseront de répit aux pouvoirs publics que lorsqu'ils jugeront prises les mesures capables de leur épargner de nouvelles catastrophes », a déclaré M. Didou, secrétaire du comité local des pêches de Brest.



Indemnités : une méthode rigoureuse

C'est dans cet esprit qu'une forte délégation des pêcheurs du quartier de Brest a rencontré, samedi après-midi, MM. Chapon, secrétaire général de la Marine marchande ; Lepvrier, directeur des Affaires maritimes de la région Bretagne-Vendée et Maurin, directeur de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Conduits par MM. Didou et Louis Saliou, président du syndicat C.F.D.T., des marins de la rade, la délégation n'a pas manqué ces mots pour souligner « l'inaction des pouvoirs publics » et réclamer la concentration sur les lieux du naufrage de tous les moyens de lutte anti-pollution ainsi qu'une indemnisation « juste et efficace » des marins-pêcheurs et des professions diverses qui vivent de la pêche : mareyeurs, salarés du commerce du poisson, coopératives d'avitaillement, ostréiculteurs, industries de transformation des algues, etc.

A ce propos, MM. Chapon et Lepvrier ont indiqué qu'un administrateur des Affaires maritimes sera détaché dans les tous prochains jours pour travailler à plein temps sur le lourd dossier des indemnités.



Mille pêcheurs, six cents bateaux

L'intérêt porté par les administrations centrales aux marins de pêche n'est pas seulement motivé par des circonstances extraordinaires. Bien que ses activités se limitent à la pêche côtière et artisanale, le quartier maritime de Brest et son écosystème local des pêches maritimes sont devenus des secteurs d'avenir ; sous l'impulsion de pêcheurs dynamiques et d'un accord extrêmement actif et réfléchi, il a été parmi les premiers à parler du repeuplement des fonds marins, à prendre conscience de l'importance des problèmes de pollution et d'aménagement du littoral, à lancer avec des chercheurs des programmes de développement d'activités nouvelles et à parler aquaculture.

Au demeurant, les productions du quartier de Brest sont loin d'être négligeables : pêches fraîches et crustacées, récolte des algues (80% de la production française), pêche des coquillages, ostréiculture et aquaculture du saumon et de la truite occupent plus de mille pêcheurs et près de 600 bateaux entre

la rade de Brest et la baie de Goulven, en passant par les îles de l'archipel de Molène.

En 1975, la valeur de la production y dépassait 20 millions de francs. C'est tout cela qui est très directement menacé dès aujourd'hui.

Les champs d'algues qui s'étendent entre Molène et la côte, — les quatre cantonnements interdits à la pêche, où ont été « semés » des milliers de jeunes homards — les zones de pêche aux crabes (1 000 débarquées l'an dernier dans le seul port du Conquet) — les parcs à huîtres des Aberc (aber Banot et aber Vraoc'h) — et peut-être les gisements ocquilliers de la rade.

Le coup pour certains est très dur : un marin de Portsall, qui venait d'acheter un bateau neuf, a tenté de se suicider quelques heures après l'accident.

(1) Le rôle d'équipage est un document administratif qui donne la qualité de marin professionnel ; c'est à la fois un contrat de travail, un permis de naviguer et une carte de Sécurité sociale.

**Ouest-France, 20 mars 1978.
Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1 PER 1624.**

Pour faire face à ce qui est un véritable désastre économique, la profession réclame des compensations et indemnités immédiates.

La colère et le désespoir des pêcheurs sont tels que des mesures d'urgence sont prises dès le 24 mars et que les premiers chèques d'acompte sont versés le 31 mars. Déjà doublement touchés en 1976 par les marées noires de l'*Olympic Bravery* et du *Boehlen*, les pêcheurs avaient participé aux opérations de nettoyage. Mais cette fois l'écœurement est trop grand. Ils estiment que leurs propositions pour la prévention et la lutte contre la pollution n'ont pas été écoutées. Les dédommagements promis n'ont toujours pas été versés ; beaucoup de paroles, mais pas d'actes.

Ils accusent l'État d'imprévoyance et d'improvisation et refusent de participer au nettoyage. Ils dénoncent l'appel fait aux bénévoles, le spectacle médiatique qui sert à couvrir l'incompétence des gouvernants et l'insuffisance des moyens publics.

Surtout, ils réclament l'indemnisation totale du manque à gagner subi par les sinistrés et non de simples subsides exceptionnels.

Pour la restauration du milieu, ils obtiennent un plan d'urgence suivi d'un plan pluriannuel de repeuplement en espèces les plus intéressantes commercialement : palourdes, coquilles Saint-Jacques, homards.

Agir face à la catastrophe

Le drame de l'Amoco Cadiz intervient en plein dans l'entre-deux tours des élections législatives des 12 et 19 mars 1978.

Il est donc urgent pour le pouvoir en place de calmer le jeu et de montrer qu'il agit, même en vain. Il semble qu'il y soit parvenu puisque ce scrutin reconduit la majorité, de droite, au Parlement. Au départ, le gouvernement tente de tenir les élus locaux à distance et leur demande de se limiter à rassurer les populations. Mais, en première ligne face à la catastrophe, ceux-ci entendent avoir voix au chapitre. Emmenés par Alphonse Arzel, maire de Ploudalmézeau-Portsall, ils créent dès le mois d'avril un Comité de Coordination et de Vigilance qui fédère les élus de tous les cantons touchés quelle que soit leur couleur politique.

Rapidement, devant l'inefficacité des mesures mises en œuvre, le gouvernement prend conscience de la nécessité de mettre en place un système cohérent et efficient de surveillance, d'information et d'alerte pour prévenir de telles catastrophes. La première mesure en ce sens est prise par décret le 24 mars 1978. Tout capitaine transportant des hydrocarbures est tenu de se signaler au Préfet Maritime dès son entrée dans les eaux territoriales (12 milles marins au large des côtes soit environ 20 km) et de l'avertir de toute avarie survenue à son bord à moins de 50 milles des côtes (80 km).

Dès le 1^{er} avril 1978, un centre de contrôle provisoire est ouvert à Ouessant.

Un nouveau plan antipollution est adopté en conseil des ministres en juillet 1978. Il consiste à éloigner les pétroliers de la côte, effectuer une surveillance efficace et continue, se doter de vrais moyens d'assistance et créer un groupe scientifique et technique disposant d'équipes d'intervention opérationnelles spécialisées dans la lutte antipollution. La Manche devient une « zone spéciale » où tout rejet en pleine mer est interdit. Les Préfets Maritimes sont désormais les seuls chargés du déclenchement et de la conduite de la lutte en mer en cas de pollution déclarée ou de menace grave et imminente. Dans les mêmes circonstances, les Préfets de département ont la même responsabilité en ce qui concerne la lutte à terre.

Un plan d'intervention local doit être dressé dans tous les départements littoraux « en étroite concertation avec les élus locaux et les usagers du milieu marin ».



Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 207 J 191.



Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 207 J 191.

Les mesures post-Amoco

Unifier des pouvoirs

Les premières actions entreprises après la catastrophe sont empreintes d'une confusion et d'une impréparation qui accentuent leur inefficacité.

Afin de faire cesser l'éparpillement des compétences et des arbitrages, le Préfet Maritime reçoit une mission générale de police et de sécurité en mer. Désormais unique responsable et seul décisionnaire, il concentre tous les pouvoirs et moyens d'intervention en mer. Il peut mettre en demeure le commandant d'un bateau en difficulté de se faire remorquer. En cas de pollution marine, c'est lui qui a la responsabilité de déclencher un plan POLMAR révisé pour devenir une véritable structure opérationnelle de lutte contre la pollution.

Eloigner le rail de navigation au large d'Ouessant

L'une des mesures les plus emblématiques prises suite à la catastrophe est l'éloignement du rail de séparation du trafic en vigueur au large d'Ouessant depuis la convention de Londres du 15 juin 1977 visant à prévenir les abordages en mer. Ce dispositif consiste en une zone de navigation interdite de 5 miles (8 km) au large des côtes suivie de deux couloirs de navigation, l'un montant vers la mer du Nord, l'autre descendant, séparés par une bande de 2 miles. Le nouveau dispositif repousse les navires entrant en Manche à 24 milles d'Ouessant et les navires descendants à 34 milles. Surtout, les pétroliers chargés et autres navires transportant des cargaisons dangereuses ne peuvent circuler à moins de 27 miles des côtes (43 km). Immédiatement adoptées par l'Organisation Maritime Internationale, ces nouvelles dispositions entrent en vigueur dès janvier 1979.

Améliorer la surveillance des côtes

Le réseau de sémaphores est renforcé afin de mieux prévenir le danger. Ils doivent pouvoir assurer une surveillance complète et permanente des côtes de jour comme de nuit par couverture radar mais également, au besoin, directement sur zone par des moyens aériens et navals.

Le phare du Stiff à Ouessant est ainsi doté d'une nouvelle tour de 72 m de hauteur et d'une antenne de 12 m de diamètre, ce qui accroît considérablement ses capacités de veille. Les travaux débutent dès octobre 1978, elle sera opérationnelle en janvier 1981. Le Centre Opérationnel de Surveillance maritime et de Sauvetage en mer de la pointe de Corsen entre quant à lui en fonction en octobre 1982 pour surveiller le rail d'Ouessant.

Renforcer la surveillance et la répression

Pour répondre au choc qu'a provoqué la marée noire dans l'opinion, les opérations de contrôle, de détection et de répression se renforcent, comme en témoigne l'arrondissement de nombreux contrevenants dans les premiers temps de la mise en place du nouveau dispositif. Certains, en effet, sont véritablement sans scrupules et n'hésitent pas à dégazer, pensant que leur méfait sera « caché » par le pétrolier de l'Amoco : le 31 mars 1978, par exemple, le pétrolier soviétique *Atko* est pris en flagrant délit entre Dunkerque et Dieppe.

RAIL D'OUessant, CROSS CORSEN, ABELLE-FLANDRE, CEDRE...

Les côtes bretonnes sous haute surveillance

L'Amoco Cadiz a marqué un tournant dans la politique française de protection du littoral. Dès 1978, les mesures se sont accélérées. Le rail d'Ouessant, par lequel transitent chaque jour 5000 tonnes d'hydrocarbures, est passé à trois voies et s'est doté d'un nouveau système de surveillance coordonné par le préfet maritime, mobilisant 50 patrouilles et un remorqueur de haute mer.

L'Abelle-Flandre en alerte 365 jours par an

Alertée par le Centre national d'alerte (CNA) de la Défense, le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte. Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte. Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte.

Les aiguilleurs des mers du Cross Corsen

Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte. Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte.

La Cedre, conseil et assistance

Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte. Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte.

Le rail d'Ouessant, autoroute des mers

Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte. Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte.

Affaire d'État

Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte. Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte.

Bateaux-poubelles

Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte. Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte.

Vigilance

Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte. Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte.

Amoco, et après ?

Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte. Le Centre national de lutte contre les incendies (CNLI) est en permanence en alerte.

Service Historique de la Défense, 2006 ZH 192.

Les nouvelles règles de sécurité

Trop tard, mais avec célérité, le gouvernement a décidé au cours de l'été dernier, Conseil des ministres, des mesures de sécurité pour le passage des pétroliers à proximité des côtes. Celles-ci concernent l'obligation des navires d'informer les autorités maritimes ont été publiées au Journal Officiel du dimanche 20 mars. Elles devaient donc être en vigueur au cours de cette semaine. Les autres, notamment le rail de deux milles des côtes de nuit de navigation, n'entreront en vigueur semble-t-il que dans un mois le 1^{er} mai.

Pour les premières mesures il s'agit d'un décret qui fait obligation au capitaine de tout navire transportant des hydrocarbures, dès l'entrée dans les eaux territoriales françaises, d'adresser, par voie radio-électrique au préfet maritime chargé de la coordination des actions de l'Etat en mer, un message indiquant : la date et l'heure d'entrée dans les eaux territoriales, la position, la route et la vitesse du navire, la nature du chargement.

En outre, s'il navigue à moins de 35 milles des côtes françaises, ce capitaine doit signaler au préfet maritime par les voies les plus rapides, tout accident de mer. Lui-même de la connaissance de Bruxelles du 23 novembre 1980 dont il est victime.

Enfin, le capitaine de tout navire se portant aux fins d'assistance ou de remorquage, au saut d'un navire qui, à moins de 50 milles des côtes, se trouve en danger de mer, est tenu de signaler au préfet maritime la position et le nature des coordonnées du navire en difficulté. En plus, il doit le tenir informé de déroulement de son intervention.

Les dispositions prises de mesures ont contenu dans une circulaire publiée également au Journal Officiel du 20 mars et adressée aux trois préfets maritimes.

Cette circulaire enjoint à ces officiers généraux d'opérer dans chaque zone de leur région maritime, des arrêtés réglementaires strictement applicables dans les eaux territoriales françaises des navires-citoyens transportant des hydrocarbures.

Ces arrêtés devront être établis avant le 1^{er} mai et seront préparés en liaison avec les ministères des Affaires Etrangères, de la Défense (Marine nationale) de l'Equipement et des transports (Marine marchande, aux ports et rades autorisés aux pétroliers et favorise la réglementation qui leur sera applicable dans ces chemins, de façon à obtenir les conditions les plus sûres de navigation et à permettre d'obtenir dans les délais les plus brefs, en cas d'accident ou d'incident.

slifics internationaux, d'organisation du trafic et dans les chaînes d'accès à certains ports et rades.

En attendant les modifications aux conventions internationales, que le gouvernement au propose d'obtenir au plus tôt afin d'éloigner de nos côtes certains couloirs de navigation, les arrêtés préciseront les règles applicables dans ceux qui existent, de telle sorte que ces navires soient contraints à passer le plus loin possible de nos côtes.

Ils définiront les chemins d'accès aux ports et rades autorisés aux pétroliers et favorise la réglementation qui leur sera applicable dans ces chemins, de façon à obtenir les conditions les plus sûres de navigation et à permettre d'obtenir dans les délais les plus brefs, en cas d'accident ou d'incident.

Le Marin, 31 mars 1978. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1 PER 1703.

(Photo Le Thuas)

En finir avec la complaisance

Lutter contre les pavillons de complaisance

Les États exercent leur juridiction sur leur flotte nationale.

Ils sont tenus de contrôler de manière effective la sécurité, l'état général d'entretien des navires qui arborent leur pavillon et de contrôler l'organisation et les conditions de travail qui régissent à leur bord.

Cependant, certains États moins regardants (Panama, Liberia...) octroient des pavillons « de complaisance » à des navires qui s'immatriculent chez eux sans réelle appartenance nationale, uniquement en raison des avantages financiers et fiscaux octroyés par ces pays et de la faible réglementation sociale qui s'applique à leurs ressortissants.

« Il reste maintenant à vaincre la complaisance »... nous déclare M. ROCQUEMONT, chef de la délégation française à l'O.M.C.I.

LONDRES (de notre correspondant). — C'est avec un sentiment de soulagement que la délégation française ayant participé à la 38^e session de l'O.M.C.I. (Organisation maritime consultative inter-gouvernementale) est rentrée, vendredi, à Paris : elle vient en effet de remporter une belle victoire en faisant accepter, la veille, à l'unanimité du groupe de travail sur l'organisation du trafic maritime, de nouveaux couloirs de navigation dans la Manche (à Ouessant et aux Casquets) étendus à des distances beaucoup plus éloignées des côtes bretonnes et normandes. Ces nouveaux « rails » de navigation devraient permettre, à l'avenir, d'éviter des pollutions sur les côtes de l'ampleur de celles causées par le naufrage de l'« Amoco Cadiz », le 16 mars dernier.

« Il est exceptionnel », explique M. Rocquemont, chef de la délégation française, inspirée du génie maritime, « qu'une organisation internationale prenne des décisions aussi rapidement. En cinq semaines, jour pour jour, c'est-à-dire de jeudi 16 mars, jour de l'accident, et jeudi 20 avril, jour de la décision de l'O.M.C.I., nous avons pu faire accepter nos propositions. Certes, les nouveaux couloirs de navigation dans la Manche étaient à l'ordre du jour, mais si l'O.M.C.I. est arrivée aussi vite à un accord, c'est indéniablement à cause de l'Amoco Cadiz.

« Malheureusement, le droit maritime progresse presque toujours de cette façon, c'est-à-dire de ministre en ministre. Ainsi, une autre réglementation qui a suivi le naufrage du Titanic, une autre le naufrage du Tchernobyl. Aujourd'hui c'est celle de l'Amoco Cadiz. Personnellement, je trouve cela décevant, car certains accidents font aussi significatifs, mais ne laissent pas de traces visibles, ne débouchent pas sur une prise de conscience internationale. Pour ma part, j'ai toujours préconisé l'établissement d'un registre de données des accidents, quels qu'ils soient, survenant en mer. En utilisant un traitement informatique, on pourrait légiférer d'une façon préventive et non pas curative.

« Il est étonnant de constater que les délégations et les gouvernements réagissent exactement comme l'opinion publique : ce n'est que lorsque la catastrophe spectaculaire a été produite qu'ils sont prêts à prendre rapidement une décision concrète. En ce qui concerne l'Amoco Cadiz, le rôle de la presse du monde entier a été essentiel pour pousser à l'accord de jeudi dernier.

« Néanmoins, pour moi, le gouvernement ne nous plait pas car la mer n'est pas trop belle. Ces nouveaux couloirs nous déplaçaient dans la Manche représentent un pas en avant car ils nous évitent une nouvelle pollution majeure du genre de celle de l'Amoco Cadiz. D'ailleurs, l'établissement de ces nouveaux « rails » d'entrée et de sortie pour les pétroliers consi-

lue un précédent important, à tel point que les Britanniques envisagent de leur côté de définir de la même façon de nouveaux couloirs de navigation au large de leurs Cornouailles à par au niveau du Cap de Lizard. Ainsi, l'accord sur Ouessant pourrait devenir un principe général concernant toutes les côtes côuvrées que les navires ont tendance à approcher au plus près, afin de ne pas allonger leurs routes ».

M. Rocquemont insiste aussi : « L'un des problèmes majeurs soulevés par l'accident de l'Amoco Cadiz est celui des pavillons de complaisance. Dans son rapport préliminaire, la délégation française à l'O.M.C.I. l'avait en effet exprimé avec une vigueur peu coutumière. Ainsi, l'Organisation dans la Manche ne sera-t-elle pas nuisable si la lutte contre les pavillons de complaisance n'est pas entreprise parallèlement. On sait que le taux de perte enregistré par ces pavillons est très nettement supérieur à celui des navires ordinaires ».

Le conseil de l'O.M.C.I. va donc se pencher sur trois questions primordiales : — D'abord les relations terre-mer existant entre l'administration, l'armateur et le capitaine d'un navire. En effet, ce dernier est considéré comme responsable en cas d'accident et pourtant il n'est qu'un simple salarié. Il est beaucoup moins « seul maître à bord » après Dieu — que ne veut bien le dire le capitain.

— Ensuite, la nature des juridictions à invoquer en cas d'accident.

— Enfin, dans les semaines qui viennent, l'O.M.C.I. va également travailler sur la révision de l'Annex 1910 sur l'assistance en mer ainsi que la protection du milieu marin (O.F. du jeudi 20 avril).

En conclusion, M. Rocquemont résume : « L'accident de l'Amoco Cadiz a créé un climat très favorable pour renforcer les mesures de sécurité en mer. Probablement pour inventer rapidement ce qui est le but de l'été ». Marie-Françoise GOLINSKY.

Les couloirs des Casquets à 15 milles du cap de La Hague

Le comité de sécurité maritime de l'O.M.C.I. s'a pas seulement accepté de reporter à 27 milles au large (50 km) d'Ouessant le point d'entrée en Manche de tous les pétroliers chargés. Il a également autorisé que des mêmes navires puissent désormais à plus de 15 milles, soit 28 km, du cap de La Hague, d'effectuer une virgule de 10 milles, soit 19 km, au large du côté nord du Cotentin.

L'Elysée souhaite l'application rapide des décisions de l'O.M.C.I.

Des contacts vont être prochainement pris entre les autorités françaises et britanniques pour que les décisions prises jeudi à Londres, deviennent rapidement applicables par le conseil de sécurité maritime de l'O.M.C.I., entret en application la plus rapidement possible, selon un communiqué de l'Elysée publié vendredi.

De tels contacts ont été précédemment faits par la France à l'O.M.C.I. concernant l'accident de l'Amoco Cadiz et les décisions prises jeudi à Londres, ainsi que l'exploitation des pétroliers. Un accord de principe favorable a été réservé à ces propositions.

Un accord de principe favorable a été réservé à ces propositions, en attendant que les décisions soient prises par le conseil de sécurité maritime de l'O.M.C.I. et que les décisions soient appliquées.

Tous ces dispositions s'appliqueront dans la plus brève délais. L'élaboration a été déléguée par M. Giscard au 1^{er} juillet prochainement pour le 1^{er} juillet prochain afin d'assurer la meilleure protection possible des côtes bretonnes.

La communauté signale entre eux le président français et vice-président de la Commission européenne pour tous les représentants des pays membres de l'O.M.C.I. et les ressortissants de ces pays pour constituer un grand groupe pour empêcher le retour de la Manche contre de nouvelles catastrophes.

Les coûts d'exploitation s'en trouvent considérablement réduits (de 20 à 40 % par rapport aux navires conventionnels), aux dépens de la sécurité et de la protection des marins. En 1976, 56 % des accidents maritimes sont le fait de navires de complaisance dont le nombre serait passé de 5 à 30 % de la flotte mondiale en 30 ans. En juin 1978, sur les 900 pétroliers de plus de 100 000 tonnes existants (56 % de la flotte mondiale), 450 sont considérés comme « sous-standard ». Après l'Amoco, la lutte contre les pollutions marines implique donc un renforcement majeur de la réglementation en matière de conception, construction, sécurité des bateaux et formation des équipages qui ne peut être imposé qu'au niveau des instances internationales.

Le rapport du Conseil Économique et Social qui fait suite au naufrage de l'Amoco préconise l'interdiction de l'ensemble des ports européens aux navires sous normés. En 1982, les pays membres de l'Union Européenne, la Norvège, la Russie, et le Canada signent un « Memorandum d'entente pour le contrôle des navires » qui les autorisent à contrôler l'état de tout navire faisant escale dans l'un de leurs ports.

Puisque les catastrophes ont dans leur majorité pour cause une panne ou une avarie, il est urgent d'améliorer la sécurité sur les navires eux-mêmes. L'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale impose ainsi sur les nouvelles constructions le doublement des commandes des circuits vitaux (le gouvernail par exemple), la présence de dispositifs d'aide à la navigation et de ballasts séparés (pour améliorer la stabilité).

Enfin, un débat s'engage sur le gigantisme de ces monstres des mers dont les plus gros atteignent 500 000 tonnes en 1978 (jusqu'à plus de 550 000 pour les plus grands aujourd'hui).

En cas d'accident il serait impossible de les remorquer ou de les déséchouer, les conséquences seraient catastrophiques.

Se doter de remorqueurs adaptés aux besoins

Lorsque malgré toutes les mesures de prévention des navires se trouvent en difficulté, il est fondamental de disposer de remorqueurs adaptés qui puissent leur porter assistance et éviter le pire. C'est pourquoi, dès juillet 1978, la Marine nationale loue un remorqueur de 16 000 chevaux, l'Abeylle Normandie, et un autre de 22 000 chevaux, l'Abeylle Bourbon. Basés à Brest en permanence, ils sont disponibles à tout moment et capables de tracter tout type de bateau. Ils ont à leur bord une équipe d'intervention destinée à être hélitreuillée sur le bateau à assister pour conduire les tentatives de réparations et de remorquage si l'équipage en place n'y parvient pas.

Quest-France, 22-23 avril 1978.
Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1 PER 1624.

À qui la faute ?

Les capitaines de l'Amoco Cadiz, Pasquale Bardari, et du Pacific, Hartmut Weinert, sont immédiatement mis en cause.

Le Parquet de Brest ouvre contre eux une information judiciaire pour délit de pollution. Bardari, 36 ans dont 15 ans de service à la mer, est accusé d'avoir pris les mauvaises décisions et de n'avoir pas su faire face à ses responsabilités. Il a perdu un temps précieux à négocier le contrat de remorquage que lui proposait le Pacific, et surtout à vouloir en référer à son armateur, aux USA puis à Gênes, alors que face à l'urgence il aurait dû déclencher immédiatement les opérations de secours.

Nul à bord n'a semble-t-il pris à temps la mesure de la gravité de la situation puisque Bardari avait à ses côtés un officier anglais, inspecteur chargé de la sécurité, qui n'a pas recommandé l'appel de détresse ! Aux commandes du Pacific, Hartmut Weinert est un capitaine qualifié et expérimenté à la tête d'un équipage bien entraîné. Il est néanmoins lourdement chargé, notamment par Bardari qui cherche sans doute à se défausser, avant d'être innocenté. En dépit de la mauvaise réputation de « charognard » qu'ont les remorqueurs, il est rapidement

reconnu que son équipage a pris d'énormes risques pour venir en aide à l'Amoco et que les opérations de sauvetage ont bien commencé tout de suite, sans attendre que le contrat soit signé. Le 24 mai 1993 Weinert est blanchi, tout comme Bardari. Faute de charges suffisantes, le tribunal de grande instance de Brest émet une ordonnance de non-lieu à leur encontre. Entre-temps, le capitaine italien aura tout de même été suspendu 3 ans avant de retrouver sa licence.

Le rôle de Conquet Radio est également questionné. Depuis 11 h 20 les opérateurs savent que l'Amoco est en avarie et qu'une tentative de remorquage est en cours. Ils semblent en mesure de présumer que celle-ci ne se passe pas bien. Pourquoi dès lors n'ont-ils pas alerté la Marine nationale à réception du message TTT alors qu'ils pouvaient craindre qu'il se passe quelque chose d'inquiétant ?

Cependant, le rôle de la station se limite officiellement à assurer les liaisons radio. En l'absence de message formel de détresse, les opérateurs n'étaient pas tenus d'intervenir et devaient même au contraire respecter le secret des conversations privées. Aucune charge judiciaire n'est retenue contre eux.

LE TERRORISTE SHELL ASSASSINE LA BRETAGNE

Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 296 J 7.

Pollueurs, à vous de payer ! Plus jamais ça !

Les coupables sont connus : ils sont au pouvoir

De cette marée noire se dégage une odeur de fric !

La solidarité nationale doit pouvoir s'exercer pleinement

Tract du PCF.
Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 207 J 191.

Un bouc émissaire

Le commandant BARDARI est peut-être responsable de l'accident.

Quest-France, 5-6 juin 1982.
Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1279 W 135.

L'État défaillant ?

Pour l'opinion publique, c'est avant tout l'État qui est en cause.

Malgré la désignation le 22 mars de Marc Becam en tant que coordinateur des opérations de lutte anti-marée noire, les pouvoirs publics se sont montrés totalement impuissants à empêcher le désastre.

Que 11 heures se soient écoulées entre l'avarie et l'échouement de l'Amoco fait scandale. Comment un tel bateau a-t-il pu dériver tout ce temps-là sans que personne ne s'en alarme ? Pourquoi ni le Sémaphore du Stiff, ni le Centre Opérationnel de la Marine qu'il a alerté, ne sont-ils intervenus plus tôt ?

Le COM a effectivement pour mission première de suivre et coordonner les opérations des bâtiments de la Marine nationale, pas de ceux qui naviguent au commerce. Cependant, la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur « l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures », ratifiée par la France le 10 mai 1972, autorise les États signataires à prendre toute mesure à l'égard de tout navire en cas de « danger grave et imminent de pollution ». Dès lors qu'elle était informée du danger, et même en l'absence d'une demande expresse du capitaine, la Marine nationale était donc fondée en droit à intervenir et aurait dû agir. Si seulement elle en avait eu les moyens matériels ! Or le seul remorqueur dont elle aurait pu disposer, le *Malabar*, était alors en mission de surveillance dans le Golfe de Gascogne...

De plus, si la Marine nationale est bien supposée surveiller les côtes, elle ne le fait à l'époque que ponctuellement, faute de moyens, et surtout par l'intermédiaire de sémaphores qui ne fonctionnent que de jour (à l'exception de ceux de Saint-Mathieu et du Raz de Sein) et de radars de faible portée. En outre, si elle est responsable de la police de la navigation, la Marine nationale n'est que « concernée » par le secours maritime dont la responsabilité incombe à la Marine marchande. Or, l'Amoco étant hors de portée des radars du Centre Régional Opérationnel de Secours et de Surveillance du Cap Gris Nez et la Marine marchande ne veillant que le canal 16 (la fréquence internationale de détresse), celle-ci n'a pu avoir connaissance des événements avant d'en être informée par Conquet Radio, vers 20 h seulement. Elle non plus ne disposait de toute façon pas des moyens matériels adaptés au remorquage d'un tel navire.

La tragédie de l'Amoco fait donc éclater au grand jour le manque général de moyens de prévention et d'intervention et le cloisonnement excessif entre les différentes administrations.

L'enquête sénatoriale diligentée pour faire la lumière sur les causes et responsabilités de la catastrophe va même jusqu'à conclure que l'absence de réaction adéquate en temps voulu des différentes administrations responsables en mer n'a finalement pas eu d'influence sur l'échouement de l'Amoco puisqu'aucune ne disposait des moyens matériels suffisants pour en stopper la dérive !

Le gouvernement ne l'ignorait d'ailleurs pas puisqu'au début de l'année 1978 une commission de spécialistes lui avait remis un rapport qui soulignait qu'en cas de marée noire la France ne disposait d'aucun moyen de lutte sérieux et l'avertissait que toutes les conditions d'une catastrophe étaient réunies ! (Politique Hebdo 1-9 avril 1978)

AVANT LA CATASTROPHE

le préfet maritime devait intervenir

Les autorités maritimes ne devaient pas attendre l'appel du pétrolier... et les fusées rouges. Elles avaient le droit et même le devoir d'intervenir avant que l'Amoco-Cadiz ne s'événire sur les récifs de Portall et ne pollue les côtes de Bretagne-Nord.

Cette opinion est celle d'un spécialiste du droit de la mer, M. Jean-Pierre Beurrier. La carte de visite de ce jeune chargé de recherches à l'Institut du Droit de la Mer de la Faculté de Droit est écopée : il est docteur en droit et en droit de la mer, secrétaire général du CNIMER et délégué des organisations non gouvernementales à la troisième conférence de l'O.N.U. du droit de la mer.

Pour M. Beurrier, conventions Internationales, textes de loi, décrets d'application à l'appui, l'Etat français, lors de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz, avait tout pouvoir d'intervenir, que ce soit dans sa zone économique de 200 milles, dans ses eaux territoriales et ses eaux intérieures.

« Lors des précédentes catastrophes ce n'était pas le cas. Les autorités étaient liées par le droit ou l'absence de droit et elles ne pouvaient pas faire grand chose, dit-il. Mais au moment de l'avarie de l'Amoco-Cadiz, c'est différent. En haute mer, quand un navire présente une menace pour l'état riverain, la convention de Bruxelles du 21 novembre 1969 lui permet de prendre des mesures contre ce navire. S'il doit prévenir l'Etat du pavillon et l'armateur, il peut le faire en agissant. »

« Dans les eaux territoriales, l'Etat exerce sa souveraineté et la plénitude de ses pouvoirs, sauf à respecter le libre passage international ou militaire. Mais, contre toute menace, de quelque ordre qu'elle soit, est l'Etat le pouvoir d'intervenir. Dans les eaux intérieures enfin, la souveraineté est la même absolue et de plus il n'y a pas de passage innocent. »

Tous pouvoirs au préfet maritime :

Un décret du 9 mars 78

Cette souveraineté et cette plénitude de pouvoirs de l'Etat, un décret en date du 9 mars 78 les délègue au Préfet Maritime.

« Publié au Journal officiel, le samedi 11 mars, ce décret était applicable, après un jour franc, le mardi 14 mars », dit M. Beurrier.

« On relève notamment dans ce décret n° 78-272 que :

« Le Préfet Maritime, dépositaire de l'autorité de l'Etat, délégué du Gouvernement et représentant direct du Premier ministre et de chacun des ministres, a l'autorité de police administrative générale en mer, dans la limite de la région maritime... il est investi d'une responsabilité générale dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la nation, le maintien de l'ordre public, le sauvetage des personnes et des biens... »

« Le Préfet Maritime coordonne l'action en mer des administrations et, en smet que

« En décret, commente M. Beurrier, accordé au Préfet Maritime, l'autorité de police administrative générale en mer, c'est-à-dire une police préventive, qui lui donne le droit d'intervenir, à tout moment et en toutes circonstances, pour qu'un dommage ne se produise pas. Ce pouvoir de police, les préfets maritimes le détiennent depuis longtemps. »

« Dans l'affaire de l'Amoco, le Préfet Maritime, investi, de tous pouvoirs, de plus qu'espéré, ne devait pas rester dans sa tour d'ivoire. Ou alors n'a-t-il pas été informé des difficultés de l'Amoco ? Des directives, pourtant, ont bien été données, envoyées aux différents services concernés. Et Radio-Comet, en particulier, parfaitement au courant des difficultés de l'Amoco et des tractations en cours avec le remorqueur, a certainement alerté ses services de veille du ministère des P.T.T. Abec... ? »

Un mauvais décret

« Alors... ce décret tout neuf est mauvais », estime M. Beurrier. Le Préfet Maritime est incapable de coordonner les moyens d'intervention civiles. Il n'est pas l'homme de la situation. Ce décret a été une mesure spectaculaire qui n'a rien coûté.

« Dès le 6 mars, à l'échouement dans sa tâche de coordination de 23 ministres et secrétaires d'Etat. Aujourd'hui le preuve est bien faite qu'il est indispensable de regrouper les administrations de la mer sous une même direction. Mais une direction dotée de pouvoirs, posé de secrétaires d'Etat, ni de ministre de la qualité de la vie locale. »

« Vivons donc d'abord », estime M. Beurrier, une délégation à l'utilisation et à la sauvegarde de la mer, directement rattachée auprès du Premier ministre. Cette délégation pourrait influencer la Commission des ministres pour que le gouvernement puisse avoir une véritable politique de la mer, et que des catastrophes telles que l'Amoco-Cadiz ne se produisent plus. Car elle n'aurait jamais dû se produire.

« Mais il ne fallait pas d'attente, et au contraire des gens qui concernent la défense des côtes, de la mer, et que des catastrophes telles que l'Amoco-Cadiz ne se produisent plus. Car elle n'aurait jamais dû se produire. »

« Le Préfet Maritime coordonne l'action en mer des administrations et, en smet que

Propos recueillis par B. LE SOLLEU.

Le Marin, 31 mars 1978.
Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1 PER 1703.

AMOCO-CADIZ - POUR L'U.N. - CFDT

LA RESPONSABILITE DU GOUVERNEMENT EST NETTEMENT ENGAGEE.

Encore une fois, les moyens utilisés pour lutter contre la "Marée Noire" apparaissent dérisoires.

Deux années après le naufrage de "TORREV-CARVOT" l'avocat, dans ses suffis pour rechercher et mettre au point les moyens qui s'échelonnent efficacement.

Comme pour les autres catastrophes de ce genre ("TOLVIC-SARREY" - "BOLVEN") les représentants du pouvoir, les hommes politiques viennent sur place, rassurer les populations, résoudre les mêmes choses et font les mêmes promesses. Comme si le naufrage de l'AMOCO-CADIZ était dû à la fatalité !

L'union déléguée CFDT condamne à nouveau les compétences pénultières plus préoccupées à la recherche des profits maximum que de sécurité et qui pour ce faire, font appel à des navires dotant d'un niveau de complaisance.

Pour l'U.N. - CFDT la responsabilité du gouvernement est également nettement engagée. Qu'est-ce-til pour promouvoir réellement une politique aboutissant au renforcement de la réglementation maritime ? (Inclure les secours de fort tonnage - assistance automatique aux arrivés en difficulté ...) et pour exiger que la conception des pétroliers soit modifiée et vue d'une plus grande sécurité (double coque en particulier ...)

Le CFDT sollicite des experts pêcheurs et des populations concernées, exige dans l'immédiat que tout soit mis en oeuvre pour que les professionnels de la pêche soient rapidement indemnisés et que des moyens soient engagés pour le nettoyage du littoral.

St Brieuc, le 22 Mars 1978

Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 207 J 191.

Un procès hors-normes

Face à l'ampleur de la catastrophe, l'émotion et la colère se transforment rapidement en exigence de justice.

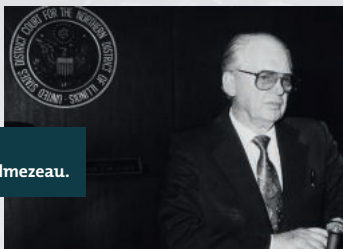
Les pollueurs doivent payer, de tels crimes contre la Nature ne peuvent plus rester impunis ! Pour les Bretons, il s'agit d'obtenir réparation des dommages mais surtout de faire jurisprudence afin que les préjudices subis, et notamment le préjudice écologique, soient reconnus. Leur territoire a été agressé, il en va de leur dignité de le faire reconnaître.

Dès le 21 avril, un Comité de Coordination et de Vigilance rassemblant les élus des cantons touchés est créé pour faire entendre la voix des populations locales et conduire la bataille judiciaire de manière indépendante. Mené par Jean-Baptiste Henry, adjoint au maire de Plouguiel, ce « Comité Amoco » se constitue partie civile et porte plainte contre l'armateur, Amoco International, mais aussi contre la Standard Oil of Indiana, sa société-mère, le groupe Shell, Bugisier (l'armateur du Pacific) et le chantier Astilleros, constructeur du bateau. Dès le mois d'avril aussi, la Société pour l'Étude et la Protection de la Nature en Bretagne et les marins-pêcheurs entament une action en responsabilité civile.

De son côté, le 13 septembre, l'État français dépose plainte contre Amoco International et la Standard Oil of Indiana et invite les communes à se joindre à lui. 14 communes le suivront ; 46 ont rejoint le « Comité Amoco ». Le cabinet Huglo-Lepage, spécialisé dans les questions environnementales, est chargé de représenter les Français en collaboration avec le cabinet américain Curtis.



La délégation des maires bretons à Chicago © Mairie de Ploudalmezeau.



Le juge Mac Garr © Mairie de Ploudalmezeau.

En juillet 1979, l'ensemble des plaintes est porté devant la cour de justice du district de Chicago où le juge Mac Garr est désigné seul compétent. Pour unifier la lutte et mutualiser les coûts, un « Syndicat Mixte pour la Protection et la Conservation du Littoral du Nord Est de la Bretagne » est créé le 28 juin 1980. Ce syndicat rassemble 44 communes et le Conseil général des Côtes-du-Nord et 33 communes du Finistère. Il sera rejoint dans un second temps par les parties privées (marins, commerçants, hôteliers...). Ses statuts stipulent ses objectifs : « effectuer ou faire effectuer les études et recherches pour apprécier les atteintes et déterminer les travaux utiles à la restauration du milieu...mettre en œuvre tous les moyens légaux pour poursuivre les actions judiciaires entamées... et mobiliser les financements nécessaires aux réparations ».

"Amoco Cadiz" : le procès du siècle s'ouvre demain à Chicago

PORTSALL
Quatre ans après...
«Quels ? les bateaux sans pollution...»
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»

Un procès sera précédé d'un examen préalable...
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»

Créer une jurisprudence internationale
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»

L'Etat français en poste à Chicago
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»

LE BLEU, BLANC ROUGE EST MIS
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»
«Un procès sera précédé d'un examen préalable...»

QUEST-FRANCE, 3 MAI 1982.
Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1279 W 135.

Le procès en responsabilité

Ce « procès du siècle » commence selon la procédure américaine par une phase de « découverte » qui vise à établir les responsabilités de la catastrophe.

Au cours de cette période, de la fin de l'année 1979 à décembre 1981, chaque partie instruit l'affaire de son côté et est tenue de fournir l'ensemble des éléments en sa possession à la partie adverse. Ce qui représente environ 1,5 million de pages pour Amoco et 500 000 pour les Français.

La matérialité des dommages subis est très difficile à établir et très contestée par les quelques 150 avocats engagés par la Standard Oil. La partie est largement inégale pour les petits Bretons qui ont osé se confronter à ce géant ! La Standard Oil n'est en effet rien de moins que le 9^e groupe industriel américain.



Des élus bretons déterminés et résolus au combat à Chicago © Mairie de Ploudalmezeau.



Bleu Pétrole, page 56, Morizur et Montgermont, 2017.



Ouest-France, 20 avril 1984. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1279 W 135.

Présent dans 40 pays dans les domaines pétrolier, chimique, minier... son chiffre d'affaire s'élève en 1979 à 20 milliards de dollars. Il possède 19 tankers dont 4 de plus de 220 000 tonnes. Le groupe va mettre toute sa puissance financière dans la balance pour obtenir le jugement qui lui soit le plus favorable possible. 200 témoins et experts sont entendus entre janvier et avril 1982 puis les parties elles-mêmes entre mai et novembre 1982.

Après un délibéré de 18 mois, le verdict du juge Mac Garr tombe le 19 avril 1984 : c'est une immense victoire pour les Français ! Le groupe Amoco dans son ensemble est déclaré responsable conjointement et de façon illimitée. Le juge retient que la cause principale de la catastrophe est bien la panne de l'appareil à gouverner causée par la mauvaise maintenance du navire et l'incapacité de l'équipage à faire face à ce type de panne. La négligence du groupe est avérée : les spécifications du constructeur en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'huile, le rythme des vidanges et des passages en cale sèche pour révision n'ont pas été respectées. En tant que propriétaire du navire, Amoco Transport devait veiller à le maintenir en bon état. Amoco International est responsable en tant qu'exploitant direct du navire, ainsi que la Standard Oil qui, en tant que société-mère, est responsable des agissements de ses filiales.

Le juge rejette la « demande reconventionnelle » (contre-accusation) formée par le groupe Amoco contre l'État français et les collectivités bretonnes pour insuffisance de l'assistance en mer et de la lutte contre la pollution.

Le procès en dommages

Une fois les faits établis, le procès en dommage peut commencer. Il ouvre le 15 avril 1986 ; 150 témoins et experts seront entendus.

Le Syndicat avait initialement demandé 1 milliard de francs de dommages. Cependant, la procédure s'étalant dans le temps, la mer accomplit son œuvre de nettoyage et certains dommages deviennent moins visibles. Les Bretons renoncent donc à tout ce qui peut être contesté et abaissent leurs prétentions à 693 millions de francs. Les demandes d'indemnisation doivent être exposées dans des dossiers très construits chiffrant de manière précise et étayée pour chaque commune les frais directs relatifs au nettoyage et à la remise en état des infrastructures. La perte d'image de marque, le manque à gagner en raison de la sous fréquentation touristique, les atteintes à l'environnement et les pertes biologiques, ou encore les pertes « d'aménité » (gènes et perturbations subies par les populations) sont plus difficiles à prouver. Chaque chiffre est âprement contesté par les avocats du groupe Amoco.

Le premier jugement en dommage intervient le 11 janvier 1988. C'est la douche froide pour le Syndicat qui n'obtient que 63,4 millions de francs, soit environ 10 % de ce qu'il réclamait ! Mac Garr ne retient que les dépenses effectives, sur preuve, et considère que les estimations des Bretons sont très exagérées. Il refuse de prendre en compte le préjudice écologique, la perte d'image de marque ou d'aménité. L'État français, quant à lui, reçoit la moitié de ce à quoi il prétendait. Le juge lui reproche la trop grande générosité de certaines indemnisations.

Les Français n'acceptent pas ce jugement et, à l'instigation de leurs avocats américains et s'appuyant sur les erreurs et oublis du juge (les deux départements notamment n'ont pas été pris en compte), ils lancent une procédure en « rectification ».

Un second jugement, rectificatif, est donc rendu le 21 février 1989. Un peu plus généreux, il octroie 96 millions de francs au Syndicat et 281 millions de francs à l'État. Le jugement définitif du 24 juillet 1990 l'est un peu plus encore : le Syndicat reçoit 123 millions de francs, ce qui lui permet de payer les frais de justice et de retrouver les crédits engagés mais ne dégage aucune indemnité compensatoire. Faisant cause commune, le Syndicat et l'État français se pouvoient néanmoins en appel. Le nouveau jugement tombe le 24 janvier 1992. La responsabilité d'Amoco est bien confirmée mais le jugement précède également. Le juge Norgle (qui a pris la suite de Mac Garr désormais retraité) accorde toutefois le relèvement des taux d'intérêt, ce qui porte la somme octroyée au Syndicat à 225 millions de francs. L'État reçoit pour sa part près d'1 milliard de francs ; il reversera 100 millions aux communes sinistrées au titre du « juste retour. »



Quoi qu'il en soit, ce procès-fléuve se solde par une réelle victoire morale. Les Bretons sont reconnus en tant que victimes ayant droit à des réparations. Surtout, ils ont réussi à faire condamner les vrais responsables, la maison mère et pas uniquement ses filiales-écrans. De plus, c'est la responsabilité du groupe Amoco en tant que personne morale qui est retenue, pas celle, personnelle, de ses dirigeants. Cette victoire est largement le fruit de l'obstination et du charisme d'Alphonse Arzel qui a engagé son honneur et d'importants moyens financiers dans la bataille, et qui a su, avec Charles Josselin, fédérer et maintenir la cohésion des parties par-delà leurs clivages politiques et les moments de doute ou de découragement. L'œuvre aussi de Jean-Baptiste Henry, qui a conduit la délégation française aux États-Unis tout au long de cet interminable procès.

Le CEDRE

Dans le sillage de la marée noire de l'Amoco Cadiz, le Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux est créé en conseil des ministres le 5 juillet 1978.

Il entre en fonction en janvier 1979 avec pour mission d'améliorer les moyens et les techniques de lutte contre la pollution : le CEDRE recherche et expérimente

les matériels, produits et méthodes les plus efficaces pour combattre les pollutions marines. Il développe les techniques de traitement des déchets et de restauration des sites et exerce une veille permanente.

En tant qu'expert, il est susceptible d'intervenir dans le monde entier en cas de pollution pour évaluer la situation et aider à l'organisation des opérations de lutte. Il a également un rôle important en matière de formation.

LES MISSIONS DU CEDRE

- Gérer un centre de documentation rassemblant les informations sur les matériels et les produits utilisables en cas de sinistre en France et à l'étranger.
- Encourager la promotion et la coordination des recherches effectuées par divers organismes engagés dans des études spécifiques à la lutte contre la pollution.
- Définir les procédures d'homologation des produits.
- Expérimenter produits et matériels afin de définir leurs possibilités réelles d'utilisation.
- Participer au suivi des pollutions, conduire des expérimentations sur les traitements des déchets et la restauration des sites.
- Conseiller les administrations dans le choix et l'emploi de leurs moyens de lutte.
- Animer des sessions de formation ou d'entraînement des personnels.
- Agir comme conseiller technique des administrations dans les instances internationales.
- En cas de sinistre assister les autorités responsables de la lutte.

**CENTRE DE DOCUMENTATION
DE RECHERCHES ET D'EXPERIMENTATIONS
SUR LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES DES EAUX**



cedre

16, Quai de la Douane - 29200 BREST
Tél. (02) 98.12.12 Telex : 940.145 F
44 02 54

Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 30 J 315.

Dans le sillage de l'Amoco

En 1998, les derniers travaux de suivi écologique montrent que le milieu marin des fonds de baie touchés par le pétrole de l'Amoco reste déséquilibré.

Cependant, les effets de long terme sur certaines espèces (cancer, réduction de la capacité reproductive, fragilisation des générations nées après la catastrophe...) ont été plus mesurés que ce que les scientifiques craignaient. Cette catastrophe sans précédent aura donc perturbé durablement le milieu marin mais sans le stériliser complètement. Ce qui reste du monstre git désormais par 30 mètres de fond, disloqué et éparpillé sur une zone de 600 m², ce qui en fait l'un des plus grands sites d'épave plongeable au monde.

Après ceux du *Tanio* (1980) et du *Gino* (1988), le naufrage de l'*Erika* le 12 décembre 1999 confirme la nécessité de la lutte anti-pollution. Et plus encore celle des mesures de prévention et de dissuasion, puisque ce navire âgé de 25 ans était notoirement en très mauvais état et n'aurait jamais dû prendre la mer. Le procès, qui dure sept ans, conduit à la reconnaissance désormais inscrite dans le droit français de la notion de préjudice écologique.

L'Union européenne durcit sa législation relative au transport maritime de pétrole et produits dangereux, notamment en ce qui concerne le contrôle des bateaux. Les pétroliers et minéraliers neufs doivent obligatoirement être dotés d'une double coque.

Cela n'empêche pas qu'en novembre 2002 les côtes atlantiques soient une nouvelle fois souillées par le pétrole du *Prestige*, échoué au large de la Corogne. Immatriculé aux Bahamas mais appartenant à une société de droit libérien, le *Prestige* est placé sous la responsabilité d'officiers grecs dirigeant un équipage roumain et philippin... Ce complexe montage n'est pas fortuit. Il vise sciemment à diluer les responsabilités en cas de catastrophe et à les rendre plus difficiles à établir.

Malgré les progrès accomplis en termes de législation internationale et de contrôle, au XXI^e siècle, des navires en mauvais état et aux équipages sous-qualifiés continuent à circuler : la lutte antipollution reste un défi sans cesse renouvelé mené quotidiennement sous la responsabilité de la Marine nationale.

À LA UNE

« Amoco Cadiz », un naufrage qui a changé la donne

« La gigantesque marée noire de mars 1976 a contribué à la prise de conscience du danger, à la marche vers une régulation du trafic et à la sécurisation des routes maritimes. C'est le naufrage de la veille tradition du droit maritime selon laquelle le commandant est « agens Deus, le seul maître à bord ». Les mesures prises ont entraîné une réduction des accidents pétroliers dans le monde, même si la tâche n'est pas terminée. »

« Cette catastrophe a été le point de départ d'une prise de conscience internationale. Elle a conduit à la mise en place de conventions internationales, à la création de l'Organisation pour la protection et la coopération en matière de sécurité maritime (Oprcom) et à la mise en place de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol). »



« Erika »

Les travaux réalisés sur l'Erika ont permis de mieux connaître les risques liés au transport maritime de produits dangereux.

Séries

L'Amoco a été le premier navire à être équipé d'une double coque.

14 ans

Après 14 ans de travaux, le site de l'Erika est devenu un lieu de plongée pour les amateurs.

Années 1970 : la moitié des grandes catastrophes

« Les années 1970 ont été marquées par une série de catastrophes maritimes, dont l'Amoco Cadiz en 1976. Ces événements ont conduit à une prise de conscience internationale et à la mise en place de mesures de prévention et de dissuasion. »

« Erika »

« L'Erika a été le premier navire à être équipé d'une double coque. Ses travaux ont permis de mieux connaître les risques liés au transport maritime de produits dangereux. »



Emmanuel de Oliveira, préfet maritime de l'Atlantique basé à Brest, est chargé de la sécurité maritime à la pointe de Bretagne depuis août 2014. Il mesure plénièrement les progrès enregistrés en matière de surveillance du trafic depuis le catastrophe de l'Amoco Cadiz.

À LA UNE

Je me sens en capacité de prévenir une pollution maritime

« Je me sens en capacité de prévenir une pollution maritime. Les mesures prises ont entraîné une réduction des accidents pétroliers dans le monde, même si la tâche n'est pas terminée. »

« Cette catastrophe a été le point de départ d'une prise de conscience internationale. Elle a conduit à la mise en place de conventions internationales, à la création de l'Organisation pour la protection et la coopération en matière de sécurité maritime (Oprcom) et à la mise en place de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol). »



« C'est toujours une affaire de minutes et d'heures, ça commence toujours par un navire en difficulté »

« C'est toujours une affaire de minutes et d'heures, ça commence toujours par un navire en difficulté. Les mesures prises ont entraîné une réduction des accidents pétroliers dans le monde, même si la tâche n'est pas terminée. »

« Cette catastrophe a été le point de départ d'une prise de conscience internationale. Elle a conduit à la mise en place de conventions internationales, à la création de l'Organisation pour la protection et la coopération en matière de sécurité maritime (Oprcom) et à la mise en place de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol). »

L'évolution des risques de pollution maritime

Dès l'époque où le procès de l'Amoco Cadiz prend fin, en 1992, la pollution par hydrocarbures n'est déjà plus la seule menace qui pèse sur l'environnement marin.

Les cas de pollution dus aux produits chimiques parfois extrêmement toxiques transportés par voie maritime se sont multipliés depuis les années 1980. L'augmentation du fret maritime, et donc du nombre de conteneurs tombés accidentellement à la mer, constitue une autre source de risque de plus en plus importante.

Devant ce constat, le Syndicat Mixte pour la Protection et la Conservation du Littoral Nord Est de la Bretagne décide en 2001 de modifier ses statuts pour prendre en compte ces nouveaux risques et perdurer dans le temps. Désormais baptisé Vigipol il se refonde en s'inscrivant dans un objectif général et international de prévention et de limitation des risques en tous genres liés au trafic

maritime et de représentation des intérêts des riverains des régions littorales qui y sont soumises. La condamnation des pollueurs et la juste indemnisation des victimes restent au cœur de son action, mais il se dote d'axes nouveaux tels que la participation à la prévention des accidents par la veille juridique, technique et scientifique et les échanges d'expérience.

Il engage également une politique résolue de sensibilisation au risque et d'accompagnement des communes avant, pendant et après la pollution pour les aider à se préparer et à réagir au mieux en cas de sinistre (démarche préventive dite Infra POLMAR).

En 2018, Vigipol rassemble 115 communes, les Conseils départementaux du Finistère, des Côtes d'Armor et de la Manche ainsi que la Région Bretagne. L'extension de son champ d'action à l'ensemble des collectivités du littoral français est prévue à l'horizon 2020.

Lundi 16 Juin 2008 **Le Télégramme**

Vigipol.

La vigilance reste de mise

« Où en est Vigipol depuis sa création ? » L'interrogation est forcément récurrente dans une structure née du drame de l'Amoco Cadiz et mise sur pied en 1980.

Le Syndicat mixte de protection du littoral breton vient de connaître un profond renouvellement avec 80 nouveaux membres sur 149 et dressera un bilan de son action lors de l'assemblée générale qui se tiendra à Saint-Pol en septembre. Accueilli par Nicolas Floch, le bureau syndical s'est réuni samedi matin à l'hôtel de ville pour établir l'ordre du jour de la rencontre.



101 communes littorales
Présidée par Pierrick Perrin, maire de Pleumeur-Bodou et président de Vigipol, la réunion de travail a réuni François Cuillandre, maire de Brest, Chantal Simon-Guilou, vice-présidente du conseil général du Finistère, Alain Cadec, conseiller général des Côtes-d'Armor, Adrien Kerrella, maire honoraire de Saint-Pol, Alphonse Arzel, sénateur-maire honoraire de Ploudalmézeau, Martine Gaborit, conseillère municipale de Lannion, Claude Mahé, adjointe au maire de Perros-Guirec. Une diversité géographique qui s'explique par la composition du syndicat, fort

de 101 communes littorales, sur trois départements, de Brest à Saint-Malo...

Surveillance et actions en justice
S'il est jalonné de publications, de colloques et de recherches, le bilan du syndicat intercommunal est avant tout celui d'une vigilance soutenue à l'encontre des dégazages d'hydrocarbures. Ses actions sont à la fois préventives et curatives et visent autant les responsables de la réglementation du trafic maritime que les instances chargées de négocier les conventions internationales. Vigipol a également pour mission de défendre les victimes en justice. Partie civile dans de nombreuses affaires ces dernières années, elle demande systématiquement des dommages et intérêts et obtient régulièrement satisfaction, signe que l'époque de la fatalité est révolue. Force est de reconnaître que les armateurs se sont réveillés depuis que les procureurs immobilisent les navires et exigent des cautions élevées.

Les pollutions chimiques aussi
Parmi les nouvelles orientations envisagées, le champ d'action sera vraisemblablement élargi à court terme à d'autres causes de pollution que les hydrocarbures notamment les pollutions chimiques en raison du grand nombre de navires transportant ces marchandises à risque au large des côtes bretonnes.

Le Télégramme, 16 juin 2008. Collection particulière G.M.

Les pollutions maritimes aujourd'hui

La pollution par le pétrole est de mieux en mieux connue et étudiée, ainsi que les moyens de la prévenir et d'y faire face. Pour autant, le risque existe toujours.

En 2012, Le *Thisseas* est surpris traînant derrière lui une nappe d'hydrocarbures de 35 km ce qui lui vaut une amende d'un million d'euros. La Bretagne y reste particulièrement exposée puisqu'en 2018 45 000 navires, soit 70 % du trafic mondial, sont passés par le rail d'Ouessant. Mais c'est en mer de Chine orientale qu'à eu lieu l'une des dernières grandes marées noires répertoriées au monde. Début janvier 2014, le *Sanchi*, un pétrolier iranien battant pavillon panaméen, coule après avoir brûlé pendant une semaine suite à une collision avec un porte-conteneur hongkongais. Il transportait 136 000 tonnes de « condensat ». Extrêmement volatil, ce produit est issu des gaz contenus dans les puits de pétrole qui se liquéfient au moment de l'extraction. En s'échappant dans la mer, ce produit ultraléger ne forme pas une nappe mais une sorte de nuage particulièrement toxique qui flotte entre deux eaux. C'est l'inhalation de ces vapeurs qui aurait provoqué la mort des 32 membres d'équipage du *Sanchi*.

Mais si les hydrocarbures figurent toujours en tête des volumes transportés, ils ne sont désormais plus les seuls à être à l'origine de pollutions marines. Le protocole de 2010 lié à la convention de 1996 sur « la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer » consacre la notion de « substances nocives et potentiellement dangereuses ». C'est-à-dire tout produit susceptible de porter atteinte au milieu et à un usage normal de la mer, hors hydrocarbures. Les pollutions que ces produits très variés provoquent ne sont pas toujours aussi facilement détectables que celles dues aux hydrocarbures qui se voient et se sentent aisément. Surtout quand ils ne sont pas transportés en vrac et clairement identifiés mais qu'il s'agit de produits solides transportés en colis au milieu de marchandises variées. Le danger est alors renforcé par les interactions possibles entre ces différentes substances qui peuvent démultiplier les risques d'incendie ou d'explosion par exemple.

le marin Jeudi 15 mars 2018 SHIPPING

Au moins quatre morts dans l'incendie du porte-conteneurs « Maersk Honam »

L'incendie du « Maersk Honam » au large des côtes indiennes a été circonscrit au bout de plusieurs jours. À l'intérieur, les sauveteurs ont retrouvé les corps de trois des quatre marins disparus.



Le porte-conteneurs a été victime d'un violent incendie alors qu'il se trouvait à mi-chemin entre les côtes indiennes et le sultanat d'Oman.

Émotion et interrogation

Après que plusieurs jours d'intervention ont été nécessaires pour circonscire l'incendie, ce lourd bâtiment austral s'est jeté à la poutre mâtée et financière d'une centaine de conteneurs sur les 7 000 officiellement embarqués, le charni du Maersk Honam a sauté. Le corps de trois des quatre marins disparus ont, par la suite, été découverts dans six cales.

Sur place, le porte-conteneurs ALB Génes a recueilli 23 membres d'équipage. Mais l'un d'eux est décédé et deux autres ont dû être évacués d'urgence vers l'Inde. Les corps de trois des quatre marins disparus ont, par la suite, été découverts dans six cales.

par les marins à bord de ces trois grands navires. Autant que les assureurs, le centre régional de fusion des informations maritimes de Madagascar, fondé en 2011 pour réduire les risques de la pratique maritime dans l'océan Indien, s'inquiète des conditions de lutte contre l'incendie sur ces navires. Risques aggravés « par les pratiques de mini-

mation du poids réels des marchandises dans les conteneurs » et « la vérification plus difficile des contenus avant l'embarquement pour détecter les matières dangereuses non déclarées, mal déclarées ou mal conditionnées qui peuvent occasionner des sinistres une fois en mer ».

Frédéric ALVARY

Le Marin, 15 mars 2018. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1 PER 1703.

le marin Jeudi 14 mars 2018

TRIBUNE

Quels enseignements tirer après la collision entre l'« Ulysse » et le « CSL Virginia »

par le commissaire général de la Marine Thierry Duchesne



Actuel adjoint au préfet maritime de la Méditerranée, Thierry Duchesne revient sur la collision au large du cap Corse, en octobre, entre le roulier de la Catusan et le porte-conteneurs chypriote. S'exprimant ici à titre personnel, il déplore la trop grande confiance dans les instruments et la perte du sens marin chez les navigateurs.

Le Marin, 15 mars 2018. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, 1 PER 1703.

Après une rapide mortelle en octobre, ce sont plus de 300 marins et 10 navires à 70 nautiques qui ont été impliqués dans le plus important sinistre maritime de la France et de l'Union européenne en mer. Cette collision impliquait un porte-conteneurs grec, le CSL Virginia, et un roulier français, l'Ulysse. Les deux navires se sont heurtés au large du cap Corse, entraînant la mort de quatre marins et le naufrage de l'Ulysse. Les deux navires ont été déclarés perdus.

Cet accident de l'Ulysse marque une étape importante de la France à la fois face, désormais, à un développement maritime mondial. Sous la coordination du préfet maritime de la Méditerranée, les services de la Marine ont travaillé à la mise en œuvre d'un plan d'urgence et d'assistance internationale. C'est le rôle de la Marine, qui dispose d'outils et de moyens pour intervenir dans la zone d'opération.

Après une rapide mortelle en octobre, ce sont plus de 300 marins et 10 navires à 70 nautiques qui ont été impliqués dans le plus important sinistre maritime de la France et de l'Union européenne en mer. Cette collision impliquait un porte-conteneurs grec, le CSL Virginia, et un roulier français, l'Ulysse. Les deux navires se sont heurtés au large du cap Corse, entraînant la mort de quatre marins et le naufrage de l'Ulysse. Les deux navires ont été déclarés perdus.

Cet accident de l'Ulysse marque une étape importante de la France à la fois face, désormais, à un développement maritime mondial. Sous la coordination du préfet maritime de la Méditerranée, les services de la Marine ont travaillé à la mise en œuvre d'un plan d'urgence et d'assistance internationale. C'est le rôle de la Marine, qui dispose d'outils et de moyens pour intervenir dans la zone d'opération.

La multiplication des facteurs de risques

L'essentiel du fret mondial de marchandises s'effectue désormais par voie maritime sur des « géants des mers » pouvant transporter plusieurs milliers de conteneurs à la fois.

Or, pour réduire les délais et donc les coûts, leur chargement n'est pas toujours suffisamment sécurisé : on estime que 5 000 à 10 000 conteneurs sont perdus en mer chaque année. Jusqu'à 517 en une nuit pour le *Svendborg Maersk* en février 2014, mais suite à une collision. C'est ainsi qu'on peut voir régulièrement arriver à la côte chaussures, meubles, écrans de télévision, jouets... quand il ne s'agit pas de substances nocives mal déterminées. Le risque réside alors non seulement dans la pollution (chimique notamment) mais encore dans les dégâts que ces conteneurs flottants entre deux eaux sont susceptibles de causer en cas de collision avec un navire.

L'endroit où se déclare la pollution peut également intervenir comme facteur aggravant. Ainsi, le 14 juillet 2012, un conteneur explose sur le *MSC Flaminia*, entraînant un violent incendie et la mort de trois marins. Plusieurs semaines sont nécessaires pour éteindre l'incendie dans la crainte perpétuelle de nouvelles explosions puisque la nature exacte des produits dangereux se trouvant à bord n'est pas connue. Le bateau naviguait dans l'Atlantique Nord au moment du sinistre et il a pu être maintenu au large pendant toute la durée de l'incendie mais on imagine le désastre pour les populations si les faits étaient survenus à l'abord immédiat des côtes ! On peut aussi citer l'exemple de *MSC Zoe*

qui, le 2 janvier 2019, perd 280 conteneurs (sur les 19 000 qu'il est capable de charger par voyage) au large des Pays-Bas, à proximité de l'archipel des Wadden (Danemark), réserve naturelle inscrite par l'Unesco. Il ne transportait apparemment pas de substances hautement toxiques, si ce n'est du peroxyde de benzole, potentiellement dangereux s'il touche terre car inflammable et source de brûlures.

Mais même sans accident, la pollution résulte de la circulation même des navires et du fioul lourd qui sert à leur propulsion. Cette pollution « fonctionnelle » est due notamment aux paquebots de croisière, de plus en plus nombreux et de plus en plus grands. Pour tenter d'y faire face, l'Organisation Maritime Internationale a prescrit de nouvelles normes environnementales, en vigueur au 1^{er} janvier 2020, qui imposent notamment une réduction des émissions de soufre et de dioxyde de carbone. Déjà, pour contourner cette législation et respecter le nouveau seuil admissible de soufre qu'ils rejettent dans l'atmosphère, certains navires se dotent d'épurateurs qui extraient le soufre de leurs gaz d'échappement... mais pour le rejeter dans l'eau !

Le Conseil International pour des transports propres estime qu'en 2020 les paquebots de croisière consommeront environ 4 millions de tonnes de fioul lourd pour leur propulsion et qu'ils rejeteront à la mer 180 millions de tonnes d'eau de lavage acide, chaude et contaminée par des agents cancérigènes et des métaux lourds. On imagine aisément l'effet dévastateur sur le milieu marin !

Le Marin, 21 mars 2019.
Collection particulière, E.J.

À LA UNE

juil 21 mars 2019 - le marin

« Grande America » : place à la lutte contre la pollution

Les opérations de lutte antipollution mobilisent de nombreux moyens dans le golfe de Gascogne.

La pollution ne devrait pas arriver à la côte avant la semaine prochaine.

L'analyse du fuil lourd est en cours au Centre de Brest. Une enquête est menée à Brest, sous l'autorité du parquet.

Genivar
Chips
Satellites

L'enquête sur le naufrage se poursuit à terre

Une enquête préliminaire est menée par les services des Industries de la pêche pour tenter de limiter la pollution.

Une enquête préliminaire est menée par les services des Industries de la pêche pour tenter de limiter la pollution.

L.L.

Un jalon pour l'histoire, un défi pour aujourd'hui

L'échouement de l'*Amoco Cadiz* et la marée noire qui en a résulté n'ont pas été une simple catastrophe de plus.

Un seuil a été franchi dans la gravité de la pollution et de l'atteinte à l'environnement. Toutefois, cette tragédie a eu pour vertu de faire progresser la prise de conscience collective de la fragilité du milieu et de la nécessité de le protéger. Les multiples études pluriannuelles et internationales engendrées par cette pollution ont permis de faire avancer la recherche fondamentale et la veille écologique. Les chercheurs se sont aperçu qu'en l'absence d'enregistrement de l'état antérieur de la biodiversité ils manquaient de points de comparaison pour mesurer l'impact exact de la destruction et le temps nécessaire à la renaissance des milieux naturels. Afin d'améliorer le



Cormoran mazouté.
Collection particulière, G.M.

Le jugement pionnier auquel a donné lieu l'épique combat judiciaire engagé par les Bretons a fait jurisprudence. La reconnaissance de la responsabilité pleine et entière du groupe pétrolier à l'origine de la pollution et les pénalités financières, mesurées eu égard à sa puissance économique sans être toutefois anodines, ont amené les armateurs à plus de prudence dans leur course au profit. En 2007, le procès consécutif à la marée noire provoquée par l'*Erika* consacre la notion de dommages écologiques et condamne Total à verser 200 millions d'euros de réparations (dont 13 millions au titre du préjudice écologique) et à 375 000 euros d'amende.

suivi écologique, des directives nationales et européennes ont donc imposé l'étude régulière du littoral. C'est ainsi que l'Observatoire du littoral Breton est créé pour mesurer et consigner dans la durée l'état des écosystèmes.



Le dernier cri du monstre marin © Le Télégramme.

Aujourd'hui, plus de 8 000 navires citernes transportent deux milliards de tonnes d'hydrocarbures chaque année et des milliards de conteneurs permettent à la plupart des produits manufacturés que nous achetons de traverser les mers. L'action internationale pour la maîtrise des risques engendrés par le transport maritime est donc toujours nécessaire. Et, bien qu'on puisse déplorer qu'elles ne soient pas toujours appliquées avec autant de rigueur qu'elles le devraient, de nombreuses mesures sont régulièrement prises en ce sens par l'Organisation Maritime Internationale.

Cependant, le défi actuel auquel est confronté le milieu marin aujourd'hui dépasse la seule question du trafic maritime. Une part de plus en plus importante des pollutions qui le touchent provient des eaux usées des villes, de l'industrie, de l'agriculture... qui lui parviennent par les fleuves et les pollutions atmosphériques. C'est tout le cycle de l'eau qui est concerné. « Mort des oiseaux, mort de la mer, mort de l'homme » scandaient les manifestants anti-*Amoco*...



47 ans



49 ans



38 ans

Bleu Pétrole, Morizur et Montgermont, 2017.

adouciz
↙



LEON

HANON





RETROUVEZ CETTE EXPOSITION

- **Du 10 juillet au 28 août 2020**
Sémaphore de la pointe du Grouin – **CANCALE**
- **Du 14 septembre 2020 au 8 janvier 2021**
Archives départementales d'Ille-et-Vilaine – **RENNES**



Département d'Ille-et-Vilaine

Archives départementales d'Ille-et-Vilaine
1, rue Jacques-Léonard – Rennes
Tél. : 02 99 02 40 00
Mail : archives@ille-et-vilaine.fr
www.archives35.fr

Suivez-nous sur :

- facebook.com/archives35
- twitter.com/archives35
- www.instagram.com/archives35/

www.ille-et-vilaine.fr