

Fiche accidentologie de l'AMOCO CADIZ 1978

Le 16 mars 1978, à la suite d'une avarie de barre et de négociations trop longues avec un remorqueur allemand, après deux tentatives infructueuses de remorquage, le pétrolier libérien Amoco Cadiz s'échoue sur les roches de Portsall, dans le Nord Finistère, chargé de 223 000 tonnes de brut et de 4 000 tonnes de fioul de soute. L'ensemble de la cargaison s'échappe au fur et à mesure que le navire se disloque sur les brisants, polluant 360 km de littoral entre Brest et Saint Brieuc.



Epave de l'Amoco Cadiz devant Portsall ©J. LE FEVRE

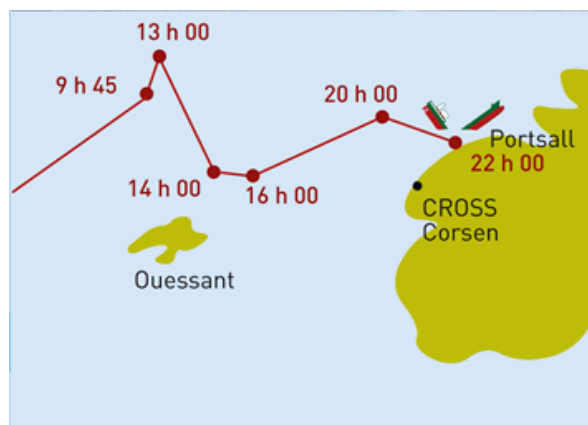
C'est la plus grande marée noire par échouement de pétrolier jamais enregistrée dans le monde. Elle conduit le gouvernement à refondre son plan de lutte (le plan Polmar), acquérir des stocks de matériel (les stocks Polmar) et imposer des rails de circulation en Manche.

L'Etat et les communes sinistrées engagent aux États-Unis un long et difficile procès contre la société Amoco. Au terme de 14 années de procédure, ils finissent par obtenir 1 257 millions de francs d'indemnités, une petite moitié des sommes demandées.

C'est suite à la catastrophe de l'Amoco que les autorités françaises ont décidé la création du CEDRE. Ce terrible accident, tant par l'accumulation des circonstances que par l'envergure de la pollution et le choc engendré fait l'objet d'un dossier dans les pages suivantes.

L'accident

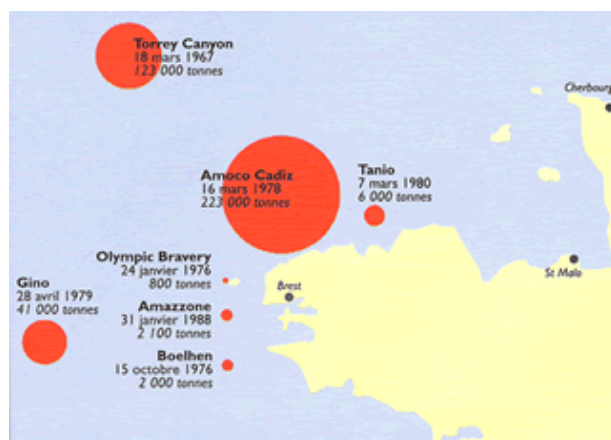
Au matin du 16 mars 1978, en avarie de barre au large du Finistère, le pétrolier libérien *Amoco Cadiz*, transportant vers Rotterdam 223 000 tonnes de pétrole brut du Golfe Persique, dérive vers la côte bretonne dans une forte tempête. Les négociations avec un remorqueur allemand venu à son secours sont difficiles. Une première remorque est passée à 13h30. Elle casse 3 heures plus tard. Malgré les efforts des deux équipages, le navire s'échoue à 22 heures sur des brisants, devant le petit port de Portsall. Plusieurs citernes se déchirent. Très vite les premières nappes touchent la côte. La plus grande marée noire jamais due à un échouement de pétrolier a commencé.



Dérive du navire

En l'espace de deux semaines, la totalité de la cargaison se déverse en mer. Entraînée par les vents et les courants, elle vient souiller plus de 300 km d'un littoral parmi les plus beaux et les plus naturels d'Europe. La rage au cœur, les riverains se lancent dans une lutte désespérée contre une catastrophe cent fois prédite. Sur leurs écrans de télévision, les français découvrent avec stupéfaction les images apocalyptiques d'une grande marée noire.

Des marées noires qui se succèdent !



Les marées noires en Bretagne avant 1990

Cette marée noire record n'est pas un accident isolé. Il y a eu un premier avertissement de grande ampleur avec l'échouement du Torrey Canyon devant Lands End (Cornouaille anglaise), le 18 mars 1967. Des nappes dérivant en Manche sont venues souiller le littoral breton, entre Morlaix et Plouescat au cours du mois d'avril, puis dans les baies de Douarnenez et d'Audierne à la mi-mai. Le 24 janvier 1976, l'échouement du superpétrolier Olympic Bravery, heureusement léger, a été un deuxième avertissement, avec déversement de 1 200 tonnes de fioul de propulsion. Le 16 octobre 1976, un troisième avertissement est intervenu, avec le naufrage du Boelhen au large de l'île de Sein et le suintement des 7 000 tonnes de sa cargaison de brut lourd vénézuélien.

Cela ne s'arrêtera pas après la catastrophe de l'Amoco Cadiz. Le 28 avril 1979, le vraquier Gino coulera au large d'Ouessant, à la suite d'un abordage, avec une cargaison de noir de carbone, un produit épais, plus dense que l'eau. Le 7 mars 1980, le pétrolier malgache Tanio se brisera en deux dans une tempête au large de l'île de Batz et sa partie arrière coulera avec 6 000 tonnes de fioul lourd à bord. Enfin le 31 janvier 1988, une citerne du pétrolier italien Amazzone perdra dans une tempête un peu plus de 2000 tonnes de brut au large de Penmarc'h. Ces marées noires alimenteront chez les bretons une volonté farouche de changer le cours des choses et de faire payer les pollueurs.

La lutte des premiers jours

Face aux centaines de milliers de tonnes de "mousse au chocolat" (émulsion de pétrole et d'eau) qui déferlent sur le littoral, les 14 km de barrage antipollution disponibles dans les stocks Polmar (stocks d'urgence contre les pollutions maritimes) des services de l'Équipement sont très vite débordés. Pelles, seaux, pompes flottantes, tonnes à lisier, camions bennes, wagons citernes, tout ce qui peut ramasser et emporter est bon pour récupérer et évacuer le polluant vers des fosses de stockage provisoire.

En quelques jours, 7 000 bénévoles et autant de militaires rassemblés à la hâte se mettent au travail pour nettoyer les rochers, les plages et les abers les plus touchés. En quelques semaines, ils récupèrent une quinzaine de milliers de tonnes de pétrole et trois fois plus d'algues, de sable et d'objets souillés.

Des cliniques pour oiseaux mazoutés sont mises en œuvre dans le Finistère et les Côtes du Nord mais à peine un oiseau traité sur vingt peut être sauvé.

Quelques cadavres de phoques gris sont ramassés sur les plages des Côtes du Nord. Surtout, tout au long de 300 km de côtes, les peuplements animaux et végétaux de l'estran meurent en masse, englués sous le pétrole et enlevés avec lui par les jets d'eau à haute pression et les pelles des nettoyeurs.



Tonnes à lisier utilisés pour stocker le pétrole pompé sur les grèves ©NOAA

L'action organisée

Après la lutte désespérée des premiers jours, l'action s'organise peu à peu. En mer, l'utilisation de produits précipitant et dispersants et des changements de direction du vent limitent l'extension des nappes au-delà de l'île de Bréhat.

Le nettoyage des plages s'effectue en deux temps : d'abord, le pompage du pétrole encore liquide, ensuite le déblaiement des déchets souillés par hydrocarbures. Au total, plus de cent mille tonnes de "mousse au chocolat" et de déchets souillés sont ramassés. Une grande partie des déchets solides est neutralisée à la chaux vive.

Les 1300 pêcheurs des quartiers maritimes de Brest, Morlaix et Paimpol sont les premiers touchés dans leurs activités par la marée noire : la pêche en mer est fermée du jour de l'accident jusqu'à la fin du mois d'avril. L'ostréiculture a également beaucoup souffert : les huîtres des abers et de la baie de Morlaix, engluées ou devenues impropres à la consommation, doivent être détruites. Les pêcheurs à pied ne peuvent que venir contempler les dégâts les jours de grande marée. Les professionnels du tourisme craignent de voir leur saison d'été entièrement perdue. L'administration des affaires maritimes met en place des aides financières aux pêcheurs et aux conchyliculteurs touchés.



Stockage des déchets ©IFP



Ramassage naturel ©IFP

Un an après, le premier bilan

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

En novembre 1979, un colloque fait un premier bilan des dommages : entre 19 000 et 37 000 oiseaux morts, 6 400 tonnes d'huîtres détruites, les récoltes d'algues et de coquillages gravement affectées, des milliers de pêcheurs empêchés d'aller en mer pendant plusieurs semaines à plusieurs mois, une saison touristique sérieusement affectée. Mais, bien plus encore que ces dommages à court terme, ce qui préoccupe les experts est l'avenir. Comment la nature va-t-elle retrouver son équilibre ? Un important train de mesures a été pris pour éviter qu'une telle catastrophe se reproduise. Tandis que l'État et les collectivités locales, déterminés à faire payer le pollueur, s'engagent dans un procès aux États-Unis contre le groupe Amoco, une aventure qui va durer 14 ans.



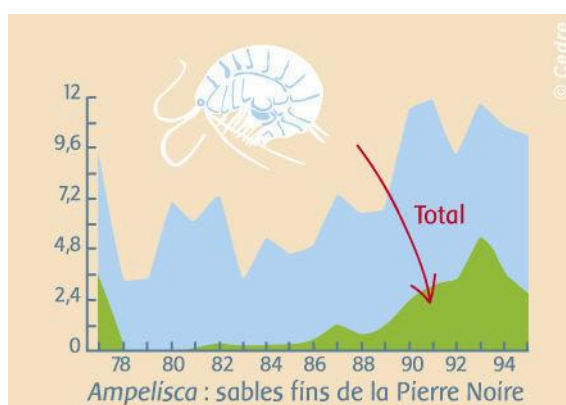
La plage de Portsall, un an après l'accident ressemble à toutes les plages : châteaux de sables et baignades ©P. BELLIER

Scientifiques et économistes au travail

L'interrogation sur l'avenir, les besoins d'une quantification précise des dommages pour le procès qui démarre, demandent des informations écologiques, économiques, sociologiques précises.

Des financements de l'État, un fonds de la société Amoco et des donations permettent de réaliser un vaste programme d'études qui mobilise une centaine de scientifiques et économistes français et américains.

Des équipes de l'Université de Bretagne Occidentale, du laboratoire d'économie de l'INRA (Institut National de la Recherche Agronomique) à Rennes, du Centre Océanologique de Bretagne du CNEXO (Centre National pour l'Exploitation des Océans, aujourd'hui [ifremer](http://ifremer.fr)), de la station marine de Roscoff, de la station ornithologique de l'île Grande de la Ligue pour la Protection des Oiseaux, des bureaux d'études privés s'impliquent chacun dans leur domaine de compétence, pour quantifier les dommages aux biens privés, aux aménagements collectifs, les pertes économiques et l'impact sur la nature. Des bilans sont prévus à 5 ans et 10 ans.



Evolution des peuplements de sables fins de la Pierre Noire, rivière de Morlaix : disparition temporaire des puces de mer (Ampelisca) ©: Dauvin J.-C. Mar. Poll. Bull., 1998, 36(9) 669-676

L'État et les communes font les comptes des dépenses de lutte engagées, des aides versées aux pêcheurs, aux aquaculteurs, aux professionnels du tourisme. Trois équipes d'économistes travaillent à quantifier les pertes commerciales et les pertes d'image. Vingt-cinq études écologiques sont menées sur différentes zones et différents faciès du littoral sinistré. Ces travaux soulèvent une multitude de problèmes, entre autres :

- Comment distinguer les dépenses de renouvellement ou de réfection de routes provoquées par la lutte contre la pollution des dépenses d'entretien normales hors pollution ?
- Quelles bases utiliser pour quantifier les pertes de la pêche à pied, qui ne fait l'objet d'aucune statistique ?
- Peut-on accélérer la dégradation naturelle du pétrole dans les vasières où il est impossible de l'enlever, accélérer le repeuplement naturel des fonds ?
- Les poissons, crustacés et coquillages nés juste après la catastrophe pourront-ils se développer ?

Ce n'est pas facile. Cela demande beaucoup de temps et d'argent. Les résultats des observations et des évaluations sont très variables d'une activité à l'autre, d'une espèce à l'autre, d'un lieu à l'autre. Les experts d'Amoco refont les mesures et les calculs, contestent les résultats, contraignent à reprendre des dossiers que l'on croyait clairs.

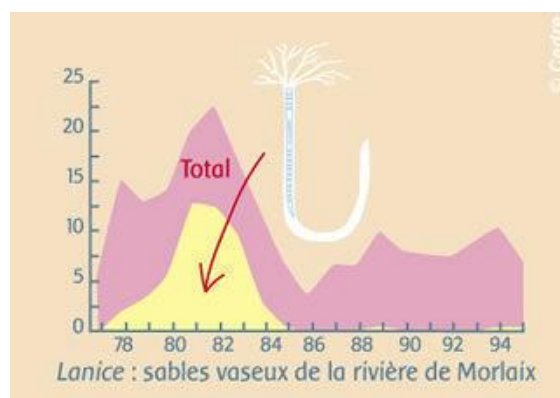
Chaque chiffre, chaque conclusion, fait l'objet d'un dur combat entre des experts que des avocats tentent de déstabiliser. Les modèles mathématiques utilisés par les Français sont remis en cause par l'équipe d'Amoco, animée par un prix Nobel d'économie. Les juges tranchent : Amici remboursera 50 à 60% des dépenses de nettoyage et des aides versées par l'État aux pêcheurs et aquaculteurs pendant la période où leur activité avait été interrompue, 25 à 30% des frais de remise en état des routes et de remplacement du matériel de travaux publics des communes, 15 à 20% des dommages économiques à moyen et long termes demandés pour la pêche, l'aquaculture et le tourisme.

L'impact à moyen terme

Dans les années qui suivent, leurs travaux conduisent les scientifiques à estimer que la marée noire a tué dans les premiers mois, par engluement ou par effet toxique, autour de 260 000 tonnes d'animaux marins. Ils mettent en évidence, dans les zones les plus touchées, une colonisation progressive au cours des années 1978-1979 par des espèces opportunistes, résistantes à la présence d'hydrocarbures.

Elles sont ensuite rejointes par des espèces tolérantes, qui représentent en 1982-1983 jusqu'à plus des trois quarts des peuplements. Enfin, les espèces sensibles ou très sensibles aux hydrocarbures se réinstallent et retrouvent leur niveau normal de présence à partir de 1984-1985. Au total, il aura fallu 6 à 7 ans pour que les équilibres antérieurs se rétablissent à peu près.

Les économistes ont bien du mal à y voir clair. Les dommages à la pêche sont difficiles à quantifier, ceci étant dû à l'évolution permanente des ressources et techniques de pêche. Les statistiques du tourisme montrent des variations très fortes d'une année sur l'autre, qui masquent l'effet propre à la marée noire. Les experts se battent à coups d'hypothèses et de formules mathématiques, entre lesquelles le juge américain avoue mal comprendre où se situe la réalité. Il aurait fallu une étude globale des dommages, bien coordonnée, avec des méthodes de travail harmonisées et internationalement reconnues. Mais comment y parvenir quand il n'y avait pas de précédent à cette échelle ?



*Evolution de vases sableuses de la rivière de Morlaix :
colonisation temporaire par des polychètes opportunistes
(Lanice) © Source du schéma : Dauvin J.-C. Mar. Poll. Bull., 2000,
40(6), 528-536)*

Quatorze ans de procès

La société Amoco Transport, armateur de l'Amoco Cadiz, n'a souscrit qu'une maigre assurance pour les dommages d'une pollution accidentelle.

Conscient qu'un jugement en France ne contraindra pas Amoco Transport à payer, l'État, les collectivités locales et les particuliers victimes de la pollution décident d'aller poursuivre sa maison mère, Amoco International Oil Company, filiale de la puissante Standard Oil of Indiana. Cela les conduit jusqu'à New York, puis Chicago. Un gigantesque combat juridique s'engage. Il y a d'un côté l'État français, deux départements, quatre-vingt-dix communes, des milliers de particuliers regroupés en associations, quelques dizaines de scientifiques et une poignée d'avocats. En face, le groupe Amoco aligne des centaines d'avocats et d'experts, dont un Prix Nobel d'économie.

Il faudra 14 ans de combat, un premier jugement en 1988, et un jugement en rectification en 1992 pour qu'Amoco paye. L'État et les collectivités locales ont dû engager des dépenses considérables, communiquer un demi-million de documents au tribunal. Ils avaient demandé au départ un peu plus d'1 milliard de francs. Le jugement de 1990 leur en accorde 340 millions, qui donnent 695 millions avec les intérêts de retard. Le jugement en rectification de 1992, qui revalorise à la fois les dommages et le taux des intérêts de retard, fait monter le total à 1,25 milliard de francs.

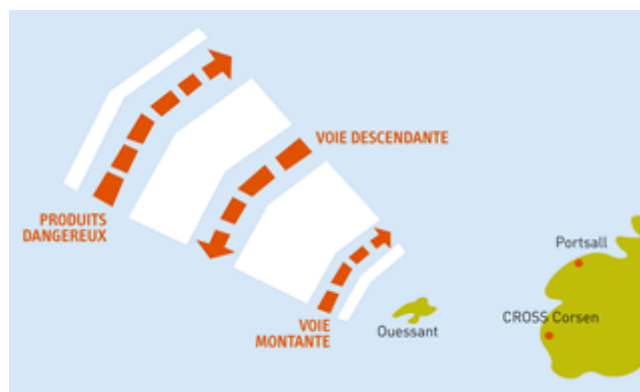
Le rêve un moment caressé d'une indemnisation des dommages écologiques n'a pas résisté à la sévérité du combat juridique. La question sera relancée trente ans plus tard, au procès de l'[Erika](#).

Plus jamais ça !

Pendant que les experts font le compte des dégâts et que les avocats partent se battre aux États-Unis, le gouvernement français prend un important ensemble de mesures pour réduire les risques d'accident et se doter de meilleures armes de lutte.

Tout le monde est d'accord : une telle marée noire ne doit plus arriver. Un nouveau plan Polmar (lutte contre les pollutions marines accidentelles) est mis en place. Un rail de navigation est créé au large d'Ouessant, obligeant les navires qui transportent des matières dangereuses à passer à 50 km des côtes. Un puissant remorqueur de haute mer est affecté en permanence à l'assistance des navires qui circulent dans ce rail. A la préfecture maritime de l'Atlantique et au CROSS (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Secours) de la Pointe du Corsen, des veilleurs et des officiers d'astreinte sont prêts à faire face, 24h sur 24, en cas de besoin.

Cela ne suffira malgré tout pas à empêcher les pollutions du [Gino](#), du [Tanio](#), de l'[Amazzone](#), de l'[Erika](#), du [Prestige](#). Mais le risque a été prévu et un centre technique spécialisé a été créé pour assurer une veille technique permanente et un conseil opérationnel en situation d'urgence : c'est le CEDRE implanté à Brest et disponible 24h sur 24 en cas de pollution.

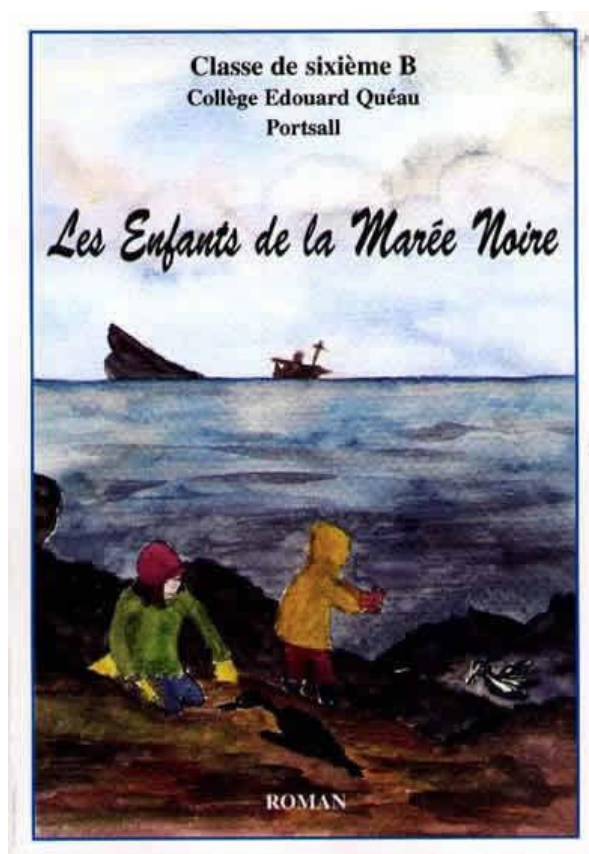


Dispositif de séparation du trafic d'Ouessant

Les enfants de Portsall écrivent

A l'occasion des 20 ans de la marée noire, les enfants du collège et de l'école de Portsall ont écrit, avec l'aide de leurs enseignants et d'un auteur jeunesse, deux superbes romans.

Les premières pages sont accessibles en cliquant sur les pdf :



Les enfants de la marée noire

<https://wwz.cedre.fr/content/download/5380/file/roman1.pdf>

<https://wwz.cedre.fr/content/download/5381/file/roman2.pdf>

SAUVÉ DE LA MARÉE NOIRE

Classe de CM Portsall

1998

École F. Mitterrand



Sauvé de la marée noire

Vingt ans, puis trente ans après

En 1998, vingt ans après la catastrophe, les derniers travaux de suivi écologique montrent encore des traces de déséquilibres dans certaines populations benthiques des fonds de baies les plus touchées. Mais, pour le tourisme, la pêche et toutes les autres activités économiques, la marée noire de l'Amoco Cadiz n'est plus qu'un lointain souvenir. On avait craint des effets à long terme sur certaines espèces, le développement de cancers chez les animaux qui avaient survécu, une réduction de leurs capacités de reproduction, une fragilisation des générations nées après la pollution. Les suivis scientifiques n'ont rien confirmé dans ces domaines. Une multitude d'effets complexes, difficiles à interpréter, ont été observés, qu'il serait bien hasardeux d'attribuer à la seule pollution de l'Amoco Cadiz quand d'autres facteurs sont venus interférer année après année sur les équilibres économiques et écologiques du littoral.

D'autres marées noires sont intervenues, la demande touristique a évolué, les techniques et les priorités de la pêche ont changé, de nouveaux déversements de polluants urbains et agricoles sont apparus dans les bassins versants et sur la côte. L'épave est devenue un refuge pour poissons et crustacés, un lieu d'exploration pour les plongeurs confirmés. Les touristes venus voir Portsall se font photographier devant l'ancre du navire, scellée comme un symbole sur le terre-plein du port. La marée noire de l'Amoco Cadiz fait maintenant partie de l'histoire.

En 2008, trente ans après la catastrophe, le souvenir de l'Amoco Cadiz a été remplacé chez beaucoup par les souvenirs bien plus récents de l'Erika et du Prestige. Les protagonistes de l'affaire l'Amoco quittent l'un après l'autre la scène professionnelle. Leurs voix deviennent difficilement audibles. Pourtant, ce qu'ils ont à raconter reste d'une étonnante actualité.

C'est pour cela que le CEDRE a publié "Amoco Cadiz, mémoires vives", recueil d'entretiens avec les plus emblématiques de ces "anciens combattants" de l'Amoco.