



Bulletin spécial de la **DOCUMENTATION**
ECOLOGIQUE VOIRONNAISE pour
L'HISTOIRE DE L'ENVIRONNEMENT
ET L'ECOLOGIE DANS LE MONDE

SPECIAL MAREES NOIRES SUR LE
LITTORAL ATLANTIQUE (1ère partie)

De début 1967 à fin 1999, les premières marées noire :TORREY-CANYON (3/1967), OLYMPIC BRAVERY (1/1976), BOEHLER (10/1976), AMOCO-CADIZ (3/1978), GINO (4/1979), TANIO (3/1980), AMAZZONE (1/1988) pour cette première partie ...



Ce sont plus de trente ans de pollutions des côtes atlantiques et bretonnes, par des tankers qui, longeant ces côtes françaises pour aller livrer leur pétrole, finissent par d'abîmer dans les tempêtes en déversant des masses gluantes qui tuent faune et flore et s'accumulent pour longtemps sur les côtes, souillant plages et rochers, au désespoir des riverains et des touristes. Mais ce n'est là que le début d'un long combat pour les écologistes... Le combat devra recommencer ensuite avec l'Erika et d'autres...

Documentation Ecologique
Voironnaise
32-34 rue Vaucanson Rez-de-chaussée
38500 VOIRON

Les visites se font sur rendez-vous au
06 25 25 52 29 (sans répondeur)
utiliser de préférence le mail
gaby.rajon@gmail.com



***** Des oiseaux mazoutés insauvables !

Le Torrey Canyon



9 janvier 1959..... Le pétrolier «Torrey Canyon», construit au chantier naval Newport News Shipbuilding en Virginie (Etats-Unis), capable de transporter 60 000 tonnes de pétrole, est livré ce jour. Il sera jumboïsé (augmenté) au Japon en 1964 pour atteindre une capacité de 120 000 tonnes en lourd. Il est propulsé par un moteur diesel et capable d'atteindre la vitesse de 17 nœuds. Il a cependant une capacité à manoeuvrer plutôt restreinte. Il sera en mars 1967, par son naufrage, l'outil d'une énorme et catastrophique marée noire dans la Manche qui fera découvrir à l'Europe un risque jusque là négligé.

19 février 1967..... Le pétrolier «Torrey Canyon» quitte le Koweït avec une pleine cargaison de 120 000 tonnes de pétrole brut en direction de Milford Haven (port pétrolier du Pays-de-Galles) via le Cap de Bonne-Espérance. Il est commandé par le commandant Rugiati. Il n'arrivera jamais. Le navire est affrété par la British Petroleum, l'équipage est italien. Le navire est enregistré au Libéria.

18 mars 1967..... Première grande **marée noire** touchant la France: Naufrage du pétrolier "**Torrey Canyon**", un supertanker de 297 m de long sous pavillon du Libéria, avec 123 000 tonnes de pétrole pour la compagnie BP, sur des rochers britanniques entre la Cornouaille et les îles Sorlingues. La marée noire va polluer cent quatre-vingt kilomètres de côtes anglaises et françaises. Le plan ORSEC (ORGanisation des SECours) sera déclenché en Bretagne le 10 avril où six cent bateaux et six mille soldats seront mobilisés pour le nettoyage des plages. On recensera 20 000 oiseaux morts sur l'ensemble des côtes. On va improviser l'application de détergents et de solvants qui se révéleront ultérieurement nuisibles et parfois gravement toxiques pour le milieu.

19 mars 1967..... Le navire «Torrey Canyon», échoué sur un récif des îles Sorlingues, a une brèche longue de 150 m dans sa coque. On va tenter de le renflouer, puis de l'incendier ou de le faire couler en le bombardant par avion. Mais en vain. Il finira par se couper en deux, répandant à la surface de la mer sa cargaison de mazout. Très vite, 140 kilomètres de côtes seront menacées en Angleterre, tandis que les oiseaux englués périssent par millier. En France, on a calculé savamment que, avec les courants marins, on serait épargné. Mais les vents tournants ramènent la pollution sur les plages du Cotentin et du Finistère, début avril. Une couche visqueuse de plusieurs centimètres d'épaisseur touche les plages, les parc à huîtres. #EE

30 mars 1967..... Le journal L'IMPARTIAL titre sur le pétrolier Torrey Canyon «Des millions dépensés pour rien». Bien qu'il ait reçu, en deux jours, près de cent tonnes d'explosifs, de napalm et de potassium, le «Torrey Canyon» — ou tout au moins une partie de ce qui en reste — n'a pas coulé. La quantité de bombes larguée sur l'épave par la RAF était pourtant suffisante pour raser une petite ville,.. Les experts appelés sur les lieux par le gouvernement de Londres sont pessimistes : l'un d'eux a déclaré : « On opère maintenant sur un cadavre ». Toutes les tentatives faites pour incendier les nappes de pétrole flottant vers les côtes ont été vaines, et on considère d'ores et déjà que la bataille des détergents est perdue. La presse anglaise ne mâche pas ses mots et accuse le gouvernement d'incurie ; il s'est affolé dès le début de l'affaire et n'a pas été capable d'entreprendre quoi que ce soit avant qu'il soit trop tard. Un autre aspect de la catastrophe commence à préoccuper les responsables : ses répercussions politiques et économiques. Londres a fait savoir hier au gouvernement du Libéria (où était immatriculé le « Torrey Canyon ») sa « grave préoccupation », En effet, qui paiera les indemnités de 70 millions de francs et les frais énormes du bombardement de l'épave et des opérations de sauvetage ? Le problème des responsabilités devra aussi être résolu ; on sait, depuis hier, que le capitaine du pétrolier voulait passer au large des Scilly, et que son bateau n'a pas suivi la route prévue. Le commandant Rugiati cherche, en étudiant les documents de bord, à déterminer comment la catastrophe a pu survenir. Hier soir, l'épave du «Torrey

Canyon » a subi un quatrième bombardement. Aucun incendie ne s'est, déclaré. Le bateau finit par sombrer.

6-11 avril 1967..... Issues du naufrage du Torrey-Canyon, les premières nappes de pétrole lourd abordent les Côtes du Nord (Bretagne), le nord du Finistère et les îles anglo-normandes. Militaires et bénévoles se pressent pour nettoyer les côtes souillées, à coups de pelle ou à mains nues. On monte des barrages, on étale de la sciure ou de la craie. On creuse des fosses pour enfouir les déchets pétroliers.

Juin 1967..... Pour montrer que la pollution des plages par la marée noire du pétrolier «Torrey Canyon » n'a plus rien d'alarmant sur les côtes de la Manche, le secrétaire d'État au tourisme, Pierre Dumas, se baigne à Trégastel.

Juillet 1967..... Voici bientôt dix ans que les côtes atlantiques françaises voient se déposer sur le sable de leurs grèves du goudron, du bitume, des hydrocarbures sous forme de boules molles, d'imprégnations noirâtres sur les débris et épaves, d'amas de sable aggloméré par ces résidus à odeur de pétrole, cependant que dans les anses des nappes irisées couvrent la surface de l'eau. Les amis de la nature protestent à la vue d'oiseaux marins mazoutés et crevant lamentablement sur le bord. Quelques maires de stations balnéaires s'insurgent et font nettoyer les plages à leur frais pour accueillir les estivants. Les ostréiculteurs, les mytiliculteurs s'inquiètent par peur de voir la clientèle inquiète cesser d'acheter leurs poissons. Et voici qu'arrive la grosse catastrophe, la marée noire, le naufrage d'un grand pétrolier qui souille des kilomètres de côtes anglaises et françaises, le Torrey-Canyon. Ce sont des centaines de millions de dégâts. Le problème de la pollution des mers est, dès lors, posé sur le plan international. Il faut que, maintenant, cette catastrophe serve la cause de salubrité. Lorsqu'un bateau est surpris à laver ses citernes en pleine mer (dégazage), il est frappé d'une amende dont le coût est inférieur au coût du démazoutage au port. Seule la saisie d'un bateau pollueur, avec pour le capitaine une sanction pénale avec retrait du permis de navigation, est susceptible de faire cesser ce scandale dont nous souffrons tous. Novembre 1969..... Suite à la catastrophique pollution de la marée noire du pétrolier «Torrey Canyon », l'État français, en coopération avec la Grande-Bretagne, avait entamé des procédures juridiques contre l'Union Oil of California, propriétaire du navire, qui débouchent finalement sur un arrangement amiable : le versement d'une indemnisation de 3 millions de livres sterling (un peu plus de 6 millions d'euros) à partager à égalité entre les deux pays.



29 novembre 1969..... L'une des conséquences directe du naufrage du pétrolier Torrey Canyon est la Convention OMCI de Bruxelles sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures. Selon cette convention, sans qu'il soit besoin d'établir de faute à sa charge, le propriétaire d'un navire pétrolier est de plein droit responsable des dégâts causés par les fuites ou rejets de son navire. Le montant de l'indemnisation est calculé sur la base de 730 francs par tonneaux de jauge brute, avec plafond global de 14 millions de dollars. Le fait nouveau est que la convention institue une obligation d'assurance pour l'armateur, le navire devant présenter cette attestation d'assurance pour obtenir l'entrée ou la sortie des ports des Etats signataires.

20 juin 1975..... Entrée en vigueur de la convention de Bruxelles, signée le 29 novembre 1969, par quinze pays, relative à la responsabilité civile des propriétaire de navires transportant des hydrocarbures quittant les ports des pays signataires. Mais certains transports, effectués sous pavillons dits de complaisance, échappent à la juridiction internationale.

L'Olympic Bravery

24 janvier 1976..... Parti la veille du port de Brest, le bateau «Olympic Bravery » (250 000 tonnes), pétrolier libérien (pavillon de complaisance), victime de problèmes de chaudière, s'échoue sur des récifs de la baie de Yuzin et se brisera plus tard en deux dans une tempête au nord de l'île d'Ouessant. Il n'est heureusement chargé que de 800 tonnes de fuel, car il est en route pour être désarmé. La marée noire de fuel lourd arrivera cependant deux mois plus tard à Ouessant (Bretagne). Les habitants de l'île dénonceront l'imprévoyance et l'inefficacité des autorités dans cette affaire. C'est un désastre pour la réserve d'oiseaux de mer.



13 mars 1976..... Le pétrolier "Olympic Bravery", échoué depuis le 24 janvier au large d'Ouessant, se brise en deux dans la tempête avec 1200 tonnes de pétrole à bord. Plusieurs kilomètres de côtes sont polluées. Elles seront nettoyées par l'armée, avec des pelles et des seaux. Les restants de fuel dans les soutes seront pompées. Les Iliens d'Ouessant ont et vont récupérer beaucoup d'élément du bateau et le site va devenir un lieu de plongée. L'armateur (Onassis) est accusé par certains journalistes d'avoir volontairement provoqué la perte de son navire, en raison de la crise du transport maritime des produits pétroliers qui sévit en cette période (manque d'affrètement).



Le Boehlen

13-14 octobre 1976..... Le pétrolier "**Boehlen**", sous pavillon de la République Démocratique Allemande, qui se rend du Venezuela à Rostock chargé de 9600 tonnes de brut, coule dans une tempête au large de l'île de Sein par 103 mètres de fond. Les canots de sauvetage se brisent le long de la coque et 25 membres d'équipage sur 32 à bord perdent la vie. Il faudra sept mois pour pomper le pétrole des soutes. Entre temps, le pétrole fuira par les brèches et polluera 20 kilomètres de côtes bretonnes (Finistère) et l'île de Sein.

14 octobre 1976..... Le pétrolier est-allemand le «Boehlen» coule à l'ouest de la pointe du Raz, en Bretagne. La menace écologique se profile. L'horizon est noir, inquiétude sur l'île de Sein. À peine quelques mois après l'accident du superpétrolier l'Olympic-Bavery, échoué sur un récif d'Ouessant, les côtes du Finistère sont polluées par le pétrole une deuxième fois en cette année 1976. Ainsi, ce 14 octobre, un tanker est-allemand, le «Boehlen», coule avec sa cargaison en mer d'Iroise, à une vingtaine de kilomètres de l'île de Sein. Le «Boehlen» transporte 9 800 tonnes de pétrole en provenance du Venezuela, lorsqu'il est pris dans une forte tempête, sur le rail entre Sein et Ouessant. Dès la fin de l'après-midi, il émet un SOS. Plusieurs navires se dirigent alors vers le pétrolier. Mais les conditions de sauvetage sont difficiles en raison de sa localisation dans un secteur maritime dangereux, et de la forte houle, avec des creux de neuf mètres ce soir-là. Poussé par le vent, le bateau dérive vers le sud-est, et dans la nuit, **il coule par 100 mètres de fond**. Sur un équipage de 36 hommes, vingt-cinq sont morts ou portés disparus. À ce drame humain, s'ajoute un risque écologique: il y a des brèches dans la coque du «Boehlen», d'où s'écoule régulièrement un filet de pétrole. Et les vingt-quatre réservoirs de ce petit navire-citerne sont remplis. L'île de Sein, située à proximité de l'épave, est donc sous la menace d'une marée noire si les vents viennent à tourner. À l'horizon, un danger environnemental et économique.

15 octobre 1976..... La menace du pétrolier Beehlen devient bien réelle. Les premières nappes d'hydrocarbures poussées par les vents et les courants atteignent les rivages de l'île de Sein, souillant rochers et plages. Si les autorités se veulent rassurantes, elles envoient pourtant du renfort sur place. Dès l'après-midi, des militaires sont dépêchés pour nettoyer la plage. Sur cette toute petite île, les 615 habitants sont inquiets: la majorité d'entre eux vit de la mer, des pêcheurs pour la plupart. Et à cette saison, ils pêchent soit dans la Manche (la coquille Saint-Jacques), soit aux abords de l'île. C'est pourquoi tous redoutent une catastrophe écologique, doublée d'une crise économique. L'avenir s'annonce d'autant plus sombre que les jours suivants, des nappes de pétrole continuent à déferler sur les côtes ou se dispersent sur la mer au gré des courants. Surtout, la lutte contre cette pollution marine est compliquée car le pétrole est lourd et visqueux. Donc difficile à récupérer ou à éliminer, compte tenu des moyens techniques disponibles. D'autant plus que le maire, M. Leroy, ne souhaite pas, tout comme ses administrés, l'utilisation excessive de détergents, afin de préserver la faune et la flore sous-marines. Autre problème à régler, et non des moindres: comment colmater les brèches du «Boehlen» et que faire des tonnes de pétrole encore présentes dans les cales?

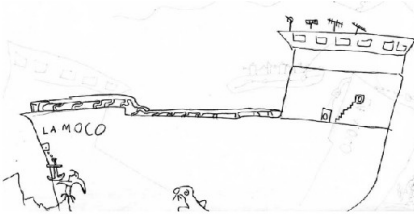
27 avril 1977..... Depuis que le pétrolier Boehlen a coulé au large du Finistère, il y a sept mois, on n'a pas encore pu calculer le montant des dégâts commis. Les quelques milliers de tonnes de pétrole répandues ont souillé les rivages finistériens et surtout l'île de Sein. Aujourd'hui, rien n'est encore réglé, et, le pétrole, d'une consistance proche du bitume, continue de suinter des réservoirs crevés du pétrolier. Ces jours-ci, à partir du bateau Petrel, la Comex va tenter une expérience inédite de réchauffement du pétrole encore retenu dans l'épave et essaiera de le récupérer en le mélangeant à de l'eau de mer. Pendant ce temps, la colère continue de gronder. L'administration a en effet demandé aux municipalités de Plouhinec, de Plogoff et d'Esquibien de stocker elles-mêmes où bon leur semblera les déchets pétroliers récupérés par les militaires à l'île de Sein. Un cadeau empoisonné dont, bien entendu, personne ne veut. Le fameux maire de Plogoff, Jean-Marie Kerloc'h, repart en guerre : «Il faut vraiment qu'on trouve une solution. A chaque catastrophe, c'est nous qui devons payer. On nous a demandé par solidarité de prendre un ou deux camions de pétrole ramenés de l'île de Sein. Mais nous avons déjà dû trouver une solution pour le pétrole ramassé sur les plages de la commune. Pour notre part, nous l'avons mis dans des casemates de la dernière guerre, et ailleurs, ils l'ont enfoui dans des dunes. Mais à la longue, il y aura sans doute des inconvénients ». La meilleure solution aurait été de brûler le pétrole, Mais des essais n'ont rien donné (en incinérateur, le pétrole fondu a bloqué les mécanismes). Ce sont les pêcheurs qui ramènent encore dans leurs filets des blocs de mazout gros comme des ballons de foot. Et surtout, actuellement traumatisés, les bretons du littoral craignent un échouage plus important.

Mai 1977..... Sept mois après le naufrage du pétrolier Boehlen près de l'île de Sein (Bretagne), on vient de terminer le pompage du pétrole des soutes (deux plongeurs morts). Finalement, le bilan du naufrage du «Boehlen» est moins dramatique que redouté. Les pêcheurs, sans activité économique dans un premier temps, peuvent de nouveau commercialiser leurs poissons. Et comme le rappellera à l'été 1977, le maire M. Leroy: «Nous avons pu commercialiser parce que nos produits étaient bons. Les langoustes, le homard, le poisson, le bar, sont d'excellente qualité. Il n'y a pas de pollution biologique». Côté environnement, 400 tonnes de pétrole (mêlées d'algues et de galets) ont été ramassées sur les plages de l'île et les 2000 tonnes d'hydrocarbures sont récupérées par pompage dans les cuves du «Boehlen». Le reste de la cargaison s'est dilué en mer ou répandu sur les côtes du sud Finistère. Mais deux questions hantent les habitants de l'île de Sein: compte tenu de l'accroissement du trafic maritime dans la région et des tonnages de plus en plus élevés, à quand le prochain accident? Et quelle sera l'ampleur de la pollution?

L'Amoco-Cadiz

16 mars 1978..... Quelques jours avant les grandes marées d'équinoxe, le super pétrolier Amoco-Cadiz longe le Finistère rempli à raz-bord de pétrole en provenance du Moyen-Orient et destiné au Havre. Le vent de nord-ouest souffle fort avec des pointes à 100 km/h. La mer est donc agitée avec des creux de 8 à 10 m, mais c'est un temps de saison qui n'est pas pour surprendre dans ces parages. Peu avant 10 heures, alors que l'Amoco vient de doubler Ouessant, l'homme de quart prévient le commandant italien (comme tout l'équipage) que le navire ne répond plus à la barre. Le commandant alerte aussitôt la terre entre en rapport avec la radio du Conquet. Il tente vainement de contacter les représentants de l'Amoco à Gênes, puis demande l'assistance des sociétés de remorquage. Un remorqueur allemand de 10 000 CV, le Pacific, parti de Brest trois heures plus tôt, fait demi tour et propose à l'Amoco de le remorquer sur la base du contrat classique. Le commandant italien, par l'intermédiaire du Conquet, demande le feu vert au siège de l'Amoco à Chicago. Le commandant du Pacific, pour sa part, demande à son siège de Hambourg de lui en joindre un remorqueur plus puissant, le Simson (16 000 CV). A 12 h20, le Pacific n'est plus qu'à 400 m de l'Amoco. Il envoie un câble et le remorquage commence à 14 h. Mais le remorqueur peine dans la tempête, si bien que le convoi dérive doucement vers l'est, vers la côte. A 16 h 15, l'amarre se rompt et il faut deux heures pour en préparer une autre. Dérivant de plus en plus et la nuit venue, l'Amoco mouille une ancre vers 20 h. Mais la houle fait rouler le navire et l'ancrage casse rapidement. Au terme de plusieurs tentatives infructueuses, une nouvelle amarre est passée à l'Amoco. Mais, à 21 h 04, le pétrolier talonne un récif. La mer envahit la salle des machines, coupe l'éclairage et le contact radio, du pétrole commence à fuir. Le Pacific tire de toute sa puissance mais, à 22 h 12, l'amarre casse un nouvelle fois et l'Amoco s'échoue définitivement. Un quart d'heure plus tard, le Simson arrive trop tard. Comme il n'y a plus rien à faire pour le navire, on va s'occuper de sauver les hommes qui sont évacués par hélicoptères.

16 mars 1978..... En route pour Rotterdam, le pétrolier Amoco-Cadiz (un monstre de 300 m de long battant pavillon libérien) affrété par la Compagnie Shell avec 230 000 tonnes de pétrole connaît des problèmes de gouvernail et s'échoue sur des rochers près de Portsall (Nord-Finistère). Il provoque une immense marée noire de fuel brut sur les côtes bretonnes du Finistère. 90 communes sont touchées et 300 km de côtes sont souillés. Des centaines de nettoyeurs volontaires vont affluer en Bretagne pour ramasser le goudron avec des moyens dérisoires. L'armée aussi est mise à contribution (plan Polmar), mais pas les firmes pétrolières. C'est la quatrième marée noire qui frappe la Bretagne depuis 1967. Des manifestations de protestation auront lieu car les marées noires s'enchaînent dans cette région : Torrey-Canyon, Olympic Bravery, Boehlen, Amoco Cadiz, et le problème reste. Les écologistes et l'UFC vont appeler au boycott de Shell, mais la firme va leur faire un procès pour obstruction commerciale et le gagner.



AMOCO CADIZ

Avril 1978..... Sitôt connue la catastrophe de l'Amoco-Cadiz, les militants de la SEPNB (société pour l'étude et la protection de la nature en Bretagne et les chercheurs de l'Institut d'études marines de l'université de Bretagne) ont organisé des récoltes d'animaux échoués sur les grèves afin d'établir un pré-bilan écologique des dégâts causés par la pollution. Les oiseaux : Près de 1700 oiseaux morts ou vivants ont été récoltés et on estime à 4000 environ le nombre d'individus mort depuis le début. Macareux, pingouins, guillemots, cormorans huppés, plongeurs. Les poissons : Très peu atteints lors des précédentes marées noires, ils sont morts en grande quantité dans cette catastrophe dans un rayon de dix kilomètres autour de l'échouage. Trente-cinq espèces sont atteintes, parmi lesquelles mullets, bars, congres, plies, soles et surtout des poissons côtiers. Les crustacés : Mortalité importante, même sur le crabe vert. Tourteaux, étrilles, crevettes, coques et couteaux sont touchés. Les petites animaux des sédiments (méiofaune) sont particulièrement touchés. Les algues : conséquences importantes sur une industrie qui emploie près de 1000 personnes. Les protecteurs des animaux sont systématiquement écartés du Plan Polmar et privés d'informations.

1 avril 1978..... Alors que l'épave de l'Amoco-Cadiz se vide de son pétrole et tandis que les manifestations de jeunes surtout se multiplient à Brest, à Rennes, à Paimpol, visant soit la Shell, soit les pouvoirs publics et la préfecture maritime, les autorités s'emploient à organiser l'encadrement des volontaires participant aux opérations de nettoyage des plages. Rappelons que pour pouvoir participer efficacement aux travaux, les volontaires doivent être âgés de plus de dix-sept ans, organisés en groupes de trente, encadrés des responsables d'associations et de mouvements de jeunesse, et être prêts à intervenir pour une période minimum d'une semaine. Pour mesurer les effets de la pollution due à l'Amoco-Cadiz, un programme de suivi scientifique et écologique va être élaboré par le Centre national pour l'exploitation des océans (CNEXO). Des prélèvements de poissons, de plancton et de sédiments marins permettront de tenir un tableau de bord de la pollution. Ce programme s'étendra sur trois ans. De leur côté, les milieux pétroliers français mettent l'accent sur la solidarité de toutes les compagnies pétrolières mondiales dans l'indemnisation des victimes des dommages provoqués par des accidents en mer. L'Union des chambres syndicales de l'industrie du pétrole considère comme dénuée de tout fondement et parfaitement hors de propos la mise en cause d'une société pétrolière française. Cette marque de solidarité fait référence à la campagne de boycottage des produits de Shell en France, lancée notamment par l'Union Fédérale des Consommateurs (UFC). On fait observer que ce n'est pas la Shell française mais le groupe Shell international qui avait affrété l'Amoco-Cadiz. Face à cette campagne, Shell française a décidé de porter plainte et de



saisir la justice. La solidarité en faveur des victimes continue à se manifester puisque des collectivités locales et des entreprises privées envoient des dons aux sinistrés.

3 avril 1978..... A la suite du naufrage de l'Amoco-Cadiz, la Fédération française des sociétés de protection de la nature (FFSPN), qui n'a pas appelé au boycott des produits Shell, tient néanmoins à préciser : 1 – qu'elle tient l'ensemble des compagnies pétrolières pour largement responsable du développement du transport d'hydrocarbures par voie maritime sous pavillon de complaisance, dans des conditions absolument inadmissibles de sécurité et de vie à bord, et que la culpabilité des Etats ne saurait faire oublier celle de sociétés multinationales dirigées par la recherche du profit à tout prix ; 2 – qu'elle estime en conséquence nécessaire de frapper l'industrie pétrolière d'un impôt spécial «marée noire » de manière à accélérer le paiement des indemnités et à constituer un fonds destiné à la réparation ou à la compensation des dommages écologiques, compte tenu des expériences précédentes ; 3 – qu'elle s'exprime les plus vives réserves vis-à-vis des appels à l'envoi de volontaires qui ont poursuivi des buts publicitaires et font supporter par des bénévoles des travaux dont la charge incombe au responsable du sinistre ; 4 – qu'elle ne saurait actuellement souscrire aux appels à la charité publique lancée de toutes parts, ils posent la question de l'utilisation des fonds recueillis ; 5 – qu'elle met en garde les pouvoirs publics contre les graves erreurs commises ou couvert du nettoyage des côtes bretonnes ; La FFSPN s'indigne par ailleurs que la Shell française tente de réduire au silence tous ceux qui ont voulu dénoncer sa responsabilité, notamment l'Union fédérale des consommateurs (UFC) en réclamant à celle-ci un million de francs de dommages-intérêts, ce qui reviendrait à lui porter un coup mortel. Le juge des référés s'accorde un délai de réflexion pour prendre sa décision.

4 avril 1978..... La Bretagne s'organise. Elle s'installe pour le grand nettoyage de ses côtes. Elle a finalement accusé sans trop de difficultés le choc qu'elle redoutait beaucoup, l'arrivée de milliers de volontaires, accourus avec le début des vacances de printemps. En mer, la surveillance se renforce sur les navires qui longent la Bretagne, grâce au radar installé à Ouessant. Malheureusement, beaucoup de navires continuent à ne pas signaler leur route et leur identité. Pendant ce temps, au PC Polmar de Ploudalmézeau, on se préoccupe de pomper les gros dépôts afin qu'ils ne repartent pas avec la marée de demain qui aura un fort coefficient. Eviter de re-souiller des plages nettoyées la veille. Les bénévoles s'occupent du pétrole ou de ramasser les oiseaux dont peu survivent.

6 avril 1978..... Fait exceptionnel, la manifestation contre la marée noire de l'Amoco Cadiz rassemble les grandes organisations de gauche (PS, PCF, CFDT, CGT...), le courant autogestionnaire (PSU, CSCV, MAN), des régionalistes bretons et de écologistes. La gauche ne soutient pas directement le boycott de Shell. Mais elle se déclare solidaire des mouvements poursuivis : «Les organisations protestent contre la décision de Shell, véritable atteinte à la liberté d'expression, de poursuivre en justice ceux qui appellent au boycott de ses produits ». L'appel met avant tout l'accent sur la responsabilité des pouvoirs publics et des firmes pétrolières, mais souligne cependant : «Au-delà de ses aspects techniques et réglementaires, l'accident de l'Amoco Cadiz met en cause la conception actuelle et non contrôlée par la population du type de croissance guidée par la croissance aveugle ». Les organisateurs font le rapprochement entre pétrole et atome : «Si la même imprévoyance s'applique aux techniques de sécurité nucléaire, quelles seraient les conséquences d'un accident ? ».

6 avril 1978..... La nappe de marée noire s'étend en Bretagne et menace Ouessant. Les vents qui soufflent à 50 km/h du nord-est repoussent depuis hier le mazout vers la côte, alors que des milliers de civils et de militaires nettoient d'arrache-pied les plages polluées du nord de la Bretagne. Des expériences de la CNEXO ont été effectuées en mer entre le 30 mars et le 4 avril par le navire océanographique Suroît : des mesures effectuées dans la zone polluée, sur une profondeur d'une cinquantaine de mètres, font apparaître qu'environ 300 tonnes de pétrole se sont partiellement dissoutes, ce qui n'est qu'une goutte d'eau par rapport aux 220 000 tonnes de l'Amoco Cadiz. Les mesures donnent 22 microgrammes par litre d'eau, les mollusques sont tous atteints et meurent par millions.

Mi avril 1978..... La révolte que suscite la marée noire en Bretagne de l'Amoco Cadiz n'a d'égale que le dégoût qu'elle inspire à tous les niveaux. Les dispositions prises pour l'avenir par le gouvernement sont si dérisoires qu'il aurait mieux fait de ne pas les crier sur les toits. Sans doute va-t-on aussi dépenser des fortunes à se mieux préparer à parer à la prochaine catastrophe, à remplacer les petites cuillers par des éponges, à améliorer les détergents et, pourquoi pas aussi, protéger les parcs à huîtres par des digues de béton. Est-ce cela la pédagogie des catastrophes ? Consiste-t-elle à essayer de parer à leurs effets ? Ou à s'en prendre à leurs causes ? Il est vrai qu'un Etat tout seul est incapable de prendre le problème à bras le corps dans toutes ses dimensions. C'est, en effet, au plan mondial qu'il faut arrêter le gigantisme. Faut arrêter la construction de pétroliers de 100 000 tonnes, interdire les eaux territoriales aux navires de plus de 20 000 tonnes. La catastrophe de Bretagne est le prix à payer pour qu'enfin les gouvernements du monde entier prennent conscience de leurs responsabilité.

Juin 1978..... Est-elle symbolique, est-elle pragmatique la tentative de fixation de renforts de macareux moines dans la réserve des Sept-Iles, au large de Perros-Guirec, effectuée par la LPO, moins de trois mois après la marée noire record de l'Amoco Cadiz ? C'est une entreprise délicate. Ces sympathiques oiseaux pélagiques ne sont aptes à reproduction qu'après plusieurs années passées au creux des vagues dans l'immensité océanique. Il a fallu aller prélever des poussins, dans des terriers où ils sont nourris par les parents, aux îles Féroé qui hébergent encore des colonies immenses de ces créatures : des centaines de milliers. Cela fait, leur transport en avion a été assuré jusqu'au large des côtes armoricaines.

Alimentés en poissons dans des terriers artificiels. Ils ont pu y demeurer jusqu'au jour, ou plutôt jusqu'à la nuit, où, selon la tradition de leur espèce, cessant d'être ravitaillés et parvenus à un degré de développement suffisant. Ils sont sortis d'instinct jusqu'à la mer toute proche et se sont livrés à elle pour la grande aventure. On espère le retour, à leur majorité, en fonction d'une mémoire axée sur le lieu du premier élan, de ceux d'entre eux qui auront échappé aux périls d'une telle existence. Encore faut-il que, d'ici là, la succession des accidents et des dégazages de pétroliers n'entre pas définitivement dans la chronique des faits divers courants. Ces macareux moines étaient évalués, dans les années 50, à plus de 7000 couples nicheurs sur les îlots escarpés de Rouzic et de Malban qui constituent les promontoires les plus occupés de cette réserve des Sept-Iles, limite méridionale de leur aire de nidification. Or, en 1967, avant la première marée noire spectaculaire enregistrée sur les côtes bretonnes, celle du Torrey Canyon, l'effectif était tombé à moins de 4000 couples, à cause déjà de délestages clandestins de pétrole épandus partout. Après l'alerte mal comprise du Torrey Canyon, qui provoqua la disparition de 90% des macareux moines, les couples rescapés ne se comptèrent plus que par centaines. Dans les dix années qui suivirent, on attendit vainement un réveil démographique de ces oiseaux qui ne pondent qu'un œuf par reproduction. Le redressement de leur population était compromis toujours par les vidanges coupables, les marées noires de l'Olympic Bravery, du Boehlen et aussi l'Amoco Cadiz. Les goélands, attirés par la multiplication des déchets des hommes jetés en mer, semblent avoir pris la place du macareux et se multiplient.

8 juillet 1978..... M. Christian Bonnet, ministre de l'intérieur et maire de Carnac (Morbihan),

fait une brève visite au PC du plan Polmar, mis en place à Ploudalmezeau (Finistère Nord) à propos de la marée noire de l'Amoco Cadiz. Il avait assisté avant à l'assemblée générale de l'association pour la protection et la promotion des îles du Ponant, qui s'était réunie à l'île de Batz, précisément fort touchée par la catastrophe. Le ministre exprime la profonde gratitude du gouvernement à toutes les personnes qui ont procédé au nettoyage des plages polluées. M. Giscard d'Estaing ne se baignera pas à Portsall, comme il l'avait annoncé au printemps à des enfants de cette localité, en vacances dans les Alpes. Christian Bonnet indique que le président de la République a renoncé, pour le moment, à ce déplacement. Cependant, le chef de l'Etat viendra quand même dans le Finistère Nord. « Il m'a autorisé à indiquer, déclare le ministre, qu'il préfère, plutôt que de venir constater banalement ce qui s'est fait, se rendre compte dans quelques mois de la mise en œuvre des mesures prises par le conseil des ministres et d'en contrôler l'application ». Faisant allusion à la mauvaise saison touristique en Bretagne, C Bonnet ajoute : « J'ai été impressionné par l'ampleur démesurée qu'a pu prendre l'affaire de l'Amoco-Cadiz » sur le plan de l'information. « Rien n'a été pire pour la Bretagne que la campagne «Sauvons la Bretagne », car il n'y avait qu'une petite partie de la région de touchée. Dans les Côtes-du-Nord, il n'y a plus de traces, sauf sur une seule plage. Il y a eu un défaut d'information imputable à des responsables divers, et qui a été préjudiciable à la Bretagne ». Considérant que la discrétion est parfois la meilleure solution en cas de difficultés, C Bonnet illustre ses propos par cette comparaison : « Dans une famille, quand un enfant est malade, on le garde pour soi, on ne va pas le crier sur les toits ». Il minimise les faits, veut les cacher sous le tapis, accuse la presse, n'empêche que les 9 chefs d'Etat et de gouvernements réunis au sommet de



Brême, ont discuté avec intérêt de la pollution des mers.

1 août 1978..... Des savants américains font le bilan du plus grand désastre biologique jamais provoqué par le pétrole, après le naufrage de l'Amoco-Cadiz. Plus de trois mille oiseaux morts, la précieuse colonie de macareux des Sept Iles anéantie, des millions de mollusques empoisonnés, 9000 t d'huîtres perdues, les fonds marins privés de vie, telles sont quelques-unes des conséquences de la marée noire de l'Amoco-Cadiz que des experts scientifiques américains ont constatées sur place. Le rapport qu'ils viennent de rendre public qualifie le naufrage de « plus grand désastre biologique provoqué par un déversement de pétrole en mer ». Ce rapport, présenté par le directeur du laboratoire de recherche de l'agence océanique, est un document de 300 pages abondamment illustré. Selon ses auteurs, les deux tiers de la cargaison du tanker se sont perdus, soit par évaporation, soit dans la mer. C'est ce phénomène qui semble plus inquiétant à long terme. Le pétrole déposé dans les sédiments océaniques empoisonne les vers marins, nourriture essentielle de nombreux poissons et crustacés. La disparition des vers risque donc d'avoir des conséquences sur toute la vie marine. Celle-ci reste sous surveillance puisqu'une commission de scientifiques français et américains est constituée pour une durée de trois ans.

18 août 1978..... Les conséquences de la marée noire de l'Amoco-Cadiz : à la suite de l'échouage du pétrolier, le centre national d'exploitation des océans (CNEXO) lance un programme d'études des conséquences écologiques de la marée noire. Ce programme s'étendra sur trois ans et coûtera environ 30 millions de francs il aura trois objectifs : - dresser le bilan de la pollution ; - évaluer l'effet des produits déversés (dispersants, agglomérants) sur la faune et la flore ; - améliorer les connaissances sur l'action toxicologique des produits pétroliers. Telles sont les précisions fournies par le ministre de l'environnement et du cadre de vie en réponse à une question de Monsieur Louis Le Pensec, député du Finistère. Le ministre précise également que, en dix ans, le CNEXO a dépensé 22,5 millions de francs à des recherches sur la pollution par les hydrocarbures.

24 août 1978..... Cinquante et un navires ont été déroutés par la marine nationale depuis la mise en application des nouvelles règles de circulation au large d'Ouessant après la catastrophe de l'Amoco Cadiz. Quarante-deux



contrevenants ont été repérés pendant les fêtes du 15 août, ce qui représente une moyenne quotidienne réduite de moitié par rapport à la normale, précise la marine nationale.

25 août 1978..... Le WWF annonce qu'il a recueilli une somme de 7500 dollars (environ 33 000 francs) pour valoriser la remise en état des réserves d'oiseaux touchées par la catastrophe de l'Amoco-Cadiz sur les côtes bretonnes. Cette somme collectée parmi les Américains vivant à l'étranger, sera remise à la SEPNB (société pour l'étude et la protection de la nature en Bretagne).

Septembre 1978..... Une pétition pour maîtriser mazoutages et mazouteurs : Elle est l'expression même du profond traumatisme provoqué dans l'opinion par la super catastrophe du super tanker Amoco-Cadiz. C'est une coalition d'associations éloquentes : on y trouve des porte-parole de la protection de la nature du type traditionaliste comme du type effervescent. Le sujet fait partie de leurs préoccupations permanentes. Mais le renfort actif de l'Union fédérale des consommateurs qui a conçu, pour sa part, une riposte publique dont les conséquences judiciaires lui ont valu un élan de solidarité inespérée, est assez révélateur du souci de la qualité marine actuelle ; Plus significative encore semble la diversité des organisations qui ont tenu d'emblée à joindre leur signature à celle des rédacteurs initiaux. On note le Touring club de France et «tourisme de travail» dont l'idée qu'ils se font de la nature océane est notoirement incompatible avec tout le laxisme face au mazoutage chronique ou accidentel. On apprécie l'approbation du comité national d'information chasse mature, de l'Union nationale des fédérations de chasse, de l'Association nationale des chasseurs de gibier d'eau qui acceptent de moins en moins les empoisonnements de la faune à l'or noir. On se félicite de l'engagement actif d'un organisme de jeune comme «études et chantiers» spécialisé dans des opérations concrètes comme le nettoyage de rivière à saumon en Bretagne et qui ne supporte pas que ces efforts soient finalement réduits dans leurs effets par de persistantes incuries. À peine sortie, ladite pétition a été, en outre, reprise en Belgique par la Fédération inter-environnementale avec à laquelle 200 associations sont affiliées. Elle a rebondi aussitôt aux Pays-Bas et, de loin en loin, a pris l'aspect d'un unisson européen. Que réclame-t-elle ? Des mesures dictées par l'expérience des accidents mazoutiers successifs et l'insuccès à tout coup ou presque du plan d'intervention Polmar. D'abord, la définition de nouveaux couloirs de navigation obligatoires pour les navires pétroliers et autres transports dangereux. Parallèlement, la mise en place de moyens efficaces de surveillance du trafic maritime et d'intervention rapide. Au plus tôt, la ratification des conventions de 1973 et 1978 sur la pollution marine par hydrocarbures et l'application de mesures de sécurité draconiennes pour les navires non conformes aux normes définies par ces conventions. Sans tarder, la limitation du tonnage des supertankers et des chargements dangereux. La même pétition énonce des impératifs complémentaires : - vote d'une loi rendant responsables les propriétaires de la cargaison transportée, solidairement avec l'armateur, pour tous les produits dangereux, hydrocarbures inclus ; - application de peines exemplaires pour les auteurs des catastrophes et pour les responsables de dégazage ; - prise en compte de la valeur économique du milieu marin, essentielle pour les populations côtières, à un niveau au moins égal au poids des intérêts des pétroliers ; - couverture totale du coût des désastres par l'ensemble des compagnies pétrolières, au besoin par un impôt spécial marée noire sur ces compagnies en incluant le coût des mesures de restauration du milieu naturel ou la compensation des dommages écologiques ; - refus par les pays de la Communauté européenne, de laisser entrer dans leurs ports les navires pétroliers battant pavillon de complaisance. Il est de plus réclamé, dans le cadre de cette pétition, une levée du secret administratif sur les mesures de prévention et d'intervention et sur les études afférentes. Une enquête vraiment approfondie est attendue sur l'affaire de l'Amoco-Cadiz, dans ses causes comme dans ses conséquences. L'accent est mis sur le devoir de ne pas laisser se perpétuer ce genre de catastrophes inadmissibles.

19 septembre 1978..... Quatre-vingt-huit communes sinistrées du Finistère et des Côtes-du-Nord déposent devant la cour fédérale de New-York une demande de dommages et intérêts de 500 millions de dollars contre la société Amoco International Oil, propriétaire du pétrolier Amoco Cadiz. En plus des 88 communes bretonnes, le conseil général des Côtes-du-Nord, plusieurs associations de protection de la nature, et différents groupements professionnels (hôtels, restaurants, pêcheurs, commerçants) s'associent dans cette procédure. La plainte est déposée par Corinne Lepage et Christian Huglo, avocats des plaignants. La plainte est aussi déposée contre la Royal Dutch Shell, la Standard Oil of California et le directeur des opérations maritimes de la société Amoco.

7 octobre 1978..... Le Premier ministre Monsieur Raymond Barre préside à Brest à la traditionnelle présentation au drapeau des élèves officiers de marine de la promotion 1978 à l'école navale. D'importantes mesures de sécurité ont été prises par les autorités militaires peu désireuses que se renouvellent les incidents du genre de ceux dont le Premier ministre puis le chef de l'État avaient été récemment l'objet dans le Finistère Nord. Un élément positif que retireront les marins du discours de Monsieur Barre se rapporte pour l'essentiel à la protection du littoral français contre la marée noire et l'annonce de la publication dans les jours prochains d'une nouvelle organisation Polmar tenant compte de la douloureuse expérience de l'Amoco-Cadiz. «Elle renforcera notamment, dit le Premier ministre, les responsabilités et les pouvoirs du préfet maritime sous l'autorité du ministre de la défense pour la prévention des accidents marins et la lutte contre les pollutions marines en mer. Elle donnera d'autre part au président de la mission interministérielle de la mer la responsabilité de la prévention des accidents et de la préparation à la lutte en mer et à terre sur le plan national». Le chef du gouvernement explique encore : «en étendant ainsi, hors du strict de domaine de la défense les attributions des préfets maritimes, qui sont désormais responsables non seulement de la réglementation mais aussi de la surveillance de la navigation au large de nos côtes, de la prévention des accidents de la mer et de la lutte en mer contre les pollutions



et en donnant ainsi des responsabilités similaires au commandant des zones maritimes outre-mer, ces dispositions concernent la marine nationale dans son ensemble, car l'émission de présence, de surveillance, de contrôle, d'assistance et, le cas échéant, de sauvetage et de lutte contre la pollution, qui découlent de ces nouvelles responsabilités, devront pouvoir être effectuées en tout temps et par tous les temps ».

- 14 octobre 1978..... Le premier ministre R Barre vient d'envoyer aux préfets des départements du littoral et aux préfets maritimes une longue circulaire et une instruction signée le 12 octobre 1978, relative à la prévention et à la lutte contre les pollutions marines accidentelles (plan Polmar). Ces textes sont publiés aujourd'hui au journal officiel. C'est, à la suite du naufrage de l'Amoco-Cadiz le 17 mars 1978 à Porsal (Finistère) que les pouvoirs publics se rendent compte de la nécessité urgente de redéfinir les tâches de nombreux ministères et organismes intéressés par la lutte contre les marées noires. Le nouveau plan, qui remplace l'instruction du 23 décembre 1970, sera complété dans chaque département littoral et donc chaque région maritime par des plans locaux adaptés aux circonstances particulières de l'endroit. Le plan Polmar dans sa nouvelle formule confirme le rôle essentiel de la mission interministérielle de la mer présidée par Monsieur Aymard Achille-Fould qui, sous l'autorité du Premier ministre, animera et coordonnera l'action des différents départements ministériels chargés de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures de prévention et de préparation à la lutte.
- 7 novembre 1978..... À propos du naufrage de l'Amoco-Cadiz, la commission d'enquête de l'Assemblée nationale propose la création d'une «gendarmerie de la mer ». Monsieur Guy Guermeur, député RPR du Finistère, président de la commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur le naufrage du pétrolier Amoco-Cadiz, évoque les conclusions de cette commission au cours du débat sur le budget de la défense : «La surveillance du littoral exige une tradition maritime, une disponibilité, une discipline, une force, une logistique navale » déclare Monsieur Guermeur, qui ajoute «il faut donc laisser cette mission à la marine nationale, mais en distinguant défense militaire et garde des côtes. Cela veut dire qu'il faut choisir et former des hommes, les doter d'un matériel rustique et peu coûteux, adapté à la garde des côtes, en laissant les navires de guerre sophistiqués aux missions qui sont les leurs. Il s'agirait, en somme, d'une gendarmerie de la mer ». Il précise qu'il a l'intention de déposer un amendement au projet de loi de finances créant une recette de 500 millions pour financer cette gendarmerie de la mer. Le rapport de la commission d'enquête sur le naufrage de l'Amoco-Cadiz doit être rendu public le 10 novembre.
- 20 novembre 1978..... Fort des pouvoirs que lui a accordé le gouvernement après la catastrophe de l'Amoco Cadiz, le préfet maritime de la deuxième région organise un exercice pour tester les capacités du remorqueur «Abeille-Normandie » (16 000 chevaux, 120 tonnes de traction) mis à disposition pour secourir les bateaux en danger. Dans le contrat qui le lie à l'État, le remorqueur doit appareiller en quarante minutes pour se rendre à la pointe de la Bretagne, une zone où les vents atteignent force 5 (28 nœuds). L'exercice imaginé s'appelle «Grand Aztèque » et a pour objet de faire haler un pétrolier de 200 000 tonnes en pleine charge. La marine nationale avait souhaité du mauvais temps (vents de 30 à 40 nœuds) mais ce ne fut pas le cas. Un pétrolier français de 250 000 tonnes, rempli d'eau, fut aisément contrôlé et amené au port.
- 16 janvier 1979..... Neuf mois après la marée noire de l'Amoco-Cadiz, les hôteliers bretons touchés par la catastrophe n'ont reçu encore aucune indemnisation de l'État. À la suite de l'échouement du pétrolier libérien et de la pollution du littoral des Côtes-du-Nord et du Finistère qui s'en était suivie, les pouvoirs publics avaient promis aux hôteliers de compenser par une aide financière le manque à gagner provoqué par la désaffection des touristes pour la Bretagne. À plusieurs reprises, Monsieur Jean-Pierre Soisson, ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs, avait confirmé les intentions du gouvernement. Il vient à nouveau de le faire dans une lettre adressée à un député du Finistère. Cette lettre n'a pas calculé l'inquiétude et la colère des hôteliers finistériens, une quarantaine, qui redoutent d'être lésés. En effet, écrit Monsieur Soisson, «l'évaluation des dommages subis sera faite en se basant sur le pourcentage moyen des bénéfices constatés pour chaque entreprise durant les années précédentes et sur un chiffre d'affaires établi en majorant celui de l'année 77 du taux moyen de progression observée en 1978 dans trois départements voisins aux caractéristiques touristiques et climatiques comparables ». Cette procédure déplaît aux hôteliers qui la jugent trop compliquée. En attendant le règlement définitif par l'Etat de leurs dommages, les hôteliers finistériens installés dans les communes déclarées sinistrées se sont quand même vus accorder une avance de 270 000 francs. «Je tiens à préciser, que pas un centime jusqu'à présent n'a été débloqué par le gouvernement. Les 270 000 francs que nous avons remis aux hôteliers (ce qui leur a rendu service) correspondent aux dommages subis pendant la période du 17 mars au 30 avril 1978. Cet argent-là, nous n'avons pu le distribuer que parce que le conseil général du Finistère, en accord avec la préfecture, nous en a fait l'avance. Il provient des dons effectués par les Français. Nous devons rembourser cette avance dès que l'État nous versera les indemnités attendues. Cela fait joliment clamer partout que l'État donne de l'argent aux hôteliers sinistrés, mais ce n'est pas vrai. L'État n'a jamais rien versé ! Ce sont les Français qui, finalement, ont versé quelque chose mais par l'État ». Cette observation provient du président du syndicat de l'hôtellerie de Bretagne. Quant au crédit de 4,5 millions de francs destinés à favoriser en 1979 le tourisme en Bretagne, la même personne a tenu à souligner le côté positif de ce plan de promotion : «nous avons pensé avec Monsieur Soisson qu'il était plus rentable et plus efficace de faire de la promotion que d'essayer d'accorder des dommages – intérêts qui sont difficiles à déterminer. Nous entreprendrons des actions en Allemagne, au Benelux, en Angleterre et chez tous nos clients habituels ». En fait, pour l'heure l'État a dépensé à cause de la marée noire 460 millions de francs : 415 millions pour la lutte antipollution, dont



216 millions versés sous forme de prestations de services auprès d'entreprises privées), et 45 millions de francs répartis en remboursement de matériel détruit et en indemnisation prévisionnelle d'urgence, accordées chaque quinzaine aux marins-pêcheurs et conchyliculteurs contraints de cesser leur activité. Le secrétaire d'État aux collectivités locales, chargé de coordonner les moyens de lutte contre la pollution, précise que le gouvernement a attendu le 31 décembre 1978 pour déterminer le préjudice exact, après comparaison des bilans 77 et 78. Le ministère de la défense a, pour sa part, pris en compte, sur son budget propre, les heures passées en mer par la marine nationale, les vols d'hélicoptère et le travail des appelés du contingent pour éponger le mazout sur les rochers.

Mars 1979..... L'Union fédérale des consommateurs (UFC) : il y a un an, 120 000 d'entre vous signaient notre pétition pour prévenir de nouvelles catastrophes identiques à celles de l'Amoco-Cadiz, pour obtenir réparation des dommages, pour sanctionner les vrais responsables. Tout le monde se souvient de la célérité avec laquelle nous, consommateurs, avions été condamnés pour l'action de boycott entreprise contre la Shell. Votre soutien actif est notre meilleur soutien et notre seule arme. Un an après, nous continuons de payer les dégâts. Les coupables courent toujours. Aujourd'hui, nous dressons un premier bilan pollution : qu'est devenu le pétrole de la Shell déversée sur nos côtes ? Nous avons procédé avec nos unions locales de la côte bretonne à trente analyses de recherche d'hydrocarbures totaux sur les huîtres, moules et sédiments. Les huîtres ont été prélevées dans les parcs du Nord Finistère, dans les Abers et en baie de Morlaix. En baie de Morlaix, 9000 t d'huîtres ont été commercialisées en 1977 - 78, dans les Abers plus de 1000 t, en majorité des huîtres creuses. Première conséquence du naufrage : une destruction partielle du parc des huîtres qui a touché d'abord les plus grosses. Une partie des huîtres a été transférée dans des zones non polluées. Les parcs de la baie de Morlaix sont occupés par des huîtres dont 85% auront atteint une taille normale pour être mangés en 1979. Seront-elles bonnes ? Actuellement un arrêté du 9 février 1979 lève les interdictions des décrets des 28 août 78 et 5 septembre 78 concernant les huîtres cultivées ou entreposées en baie de Morlaix. En conséquence, les huîtres de cette région sont désormais commercialisables. Les résultats d'analyses prouvent que : - les huîtres immergées en baie de Morlaix s'enrichissent en pétrole. Ainsi les huîtres étrangères, venu de Grèce, immergées en baie de Morlaix, ont une teneur en hydrocarbure qui a doublé en trois mois de temps ; - les quantités d'hydrocarbures trouvées dans les huîtres bretonnes sont nettement supérieures à celles trouvées dans les Marennes d'Oléron qui en contiennent 120 parties par million (ppm) ; - la teneur des 500 ppm correspondant à une zone très polluée est dépassée largement dans les Abers et souvent atteints en baie de Morlaix ; - quant aux sédiments, ils contiennent et ont accumulé les hydrocarbures. La preuve en est qu'après les tempêtes de décembre 1978, la teneur en hydrocarbure dans les huîtres, qui avait baissé depuis juillet, a remonté en janvier. Les tempêtes soulèvent les vases et libèrent alors le pétrole dans l'eau. Les vases trouvées dans les Abers sentaient fortement le pétrole (3250 ppm et à Morlaix 270 ppm). Il faudrait réaérer et labourer en quelque sorte les parcs à huîtres, de façon à obtenir un sol convenable pour réensemencer des essais. Les analyses de moules ont été faites au même lieu qu'en juillet 1978. Les résultats montrent l'évolution de la dépollution du lieu. Cette évolution est importante à Locquirec et Plougasnou. Trébeurden semble moins bien dépolluée. Peut-être à cause du vent ou du courant. Toujours est-il que ses moules dégageaient du pétrole. Certains points restent sales. Que sont devenus la faune et la flore ? Il y a eu mortalité importante chez les oiseaux, mais aussi oursins et coquillages. Les hydrocarbures provoquent sur les animaux diverses maladies graves. La contamination de l'homme par les hydrocarbures à partir des produits de la mer est bien réelle. En conclusion : 223 000 t de pétrole déversées par l'Amoco-Cadiz n'ont pas disparu : évaporé, étalé à la surface, dispersé dans la colonne d'eau, le pétrole est en partie déposé sur les fonds marins. Il reste en grande quantité dans les endroits meubles et abrités. Les ostréiculteurs pâtissent de cette situation. Sur quelle base les indemnités et pour quelle durée ? En commercialisant prématurément les huîtres polluées, on diminue peut-être le montant des indemnités, mais ni les consommateurs, ni les ostréiculteurs n'y trouvent leur compte. On oublie tout simplement une fois de plus de faire payer les pollueurs.

21 mars 1979..... Le ministre D'Ornano, qui préside aux destinées de notre cadre de vie, nous l'a dit : côté marée noire, on va voir ce qu'on va voir, et surtout sur le plan de la prévention. Depuis l'«Amoco-Cadiz », fini les vilains tankers qui rasant nos côtes : ils seront impitoyablement poursuivis. Poursuivis, sans doute, mais pas rattrapés. Faut pas confondre, ce n'est pas la même chose et on le comprend vite en lisant dans «Armées d'aujourd'hui » (numéro de mars), le bilan de la marine 1978 d'où il rapporte, pour ne prendre qu'un exemple - celui d'Ouessant - «qu'un quart des bateaux destinés à cet usage (la poursuite des contrevenants) est fait «de bâtiments trop importants pour ce travail », et que «la moitié est constituée de dragueurs ou de remorqueurs dont la vitesse est largement inférieure à celle des contrevenants qu'ils poursuivent ». Bah! C'est l'intention qui compte !

27 mars 1979..... 1,5 million de tonnes de pétrole à la mer : Au moins un million et demi de tonnes de pétrole ont été répandues dans la mer après des accidents survenus à des pétroliers entre 1962 et 1978, révèle une enquête de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI) à Londres. Seuls, les accidents survenus à proximité des côtes et ayant entraîné la perte de plus de 5000 tonnes de pétrole ont été répertoriés. L'OMCI en a dénombré 55 dont les plus importants ont été ceux de l'Amoco-Cadiz (230 000 tonnes), au large de la Bretagne en mars 1978 et du Torrey-Canyon (100 000 tonnes), près des îles Sorlingues au sud-ouest de la Grande-Bretagne, en 1967.

Avril 1979..... L'hebdomadaire Paris-Match interroge le secrétaire d'État, maire de Quimper, le monsieur anti marée noire, Marc Bécam à propos de l'Amoco-Cadiz. Q : Les sinistrés de la marée noire se plaignent de n'avoir pas été suffisamment indemnisés. Qu'en est-il ? R : ce n'est pas exact. L'Amoco-Cadiz aura coûté aux finances publiques 460

millions de francs, soit un dixième de ce qu'avait coûté la sécheresse sans qu'on ait prélevé un impôt spécial. L'indemnisation des marins-pêcheurs et autres professionnels de la mer a commencé dès le 28 mars ainsi que ceux du tourisme, et il entre 23 millions dans cette facture. Les ostréiculteurs ont reçu 22 millions. Il demeure que le gros de la note est représenté par les opérations de luttes civiles et militaires : 216 millions pour les prestations fournies par les entreprises d'assainissement, les agriculteurs qui ont prêté leur matériel pour cette immense bataille contre la pollution, les entreprises de transport, etc. L'armée la marine, elle, ont engagé 150 millions. Les collectivités locales et les autres administrations, 50 millions environ. Q : Combien les responsables de l'Amoco-Cadiz vont-ils rembourser ? R : à ce jour, le remboursement prévu s'élève à 150 millions. Mais, au-delà de cette garantie, l'État français poursuit devant les tribunaux américains les auteurs du sinistre sur le fondement de leur faute personnelle. Q : Comment se porte la Bretagne dix mois après ? R : Sur le plan de ce qui est visible et immédiatement tangible, il n'y a plus aucune comparaison. La situation s'est considérablement rétablie. On craignait une absence de récolte totale que pendant 10 ans, elles ont mis quatre mois à se reconstituer. On a dû détruire 5 millions de douzaines d'huîtres (4000 t) mais le renouvellement des parcs est assuré. Cependant, on ne peut pas encore dire qu'il n'y a pas de modification de micro organismes et de l'équilibre de la faune et de la flore en profondeur. Q : La France est-elle aujourd'hui parée contre une nouvelle marée noire ? R : Aucun pays au monde ne peut maîtriser les tempêtes. Alors que faire d'autre que de multiplier les mesures de prévention ? C'est ce que le gouvernement a entrepris. La construction de trois radars (30 millions de francs chacun) au Cap Gris-Nez, à Ouessant, à Jobourg est programmée et déjà entamée. Ils veilleront à ce qu'aucun navire de gros tonnage transportant des produits dangereux ne sortent du rail qui, dans cette partie de la mer, a été repoussé à 25 milles des côtes. Un remorqueur de 16 000 chevaux est sur la brèche 24 heures sur 24. Q : Un seul remorqueur pour 6200 km de côtes françaises ? R : Il s'agit d'un remorqueur de très haute puissance qui s'ajoute à tout ceux qui existent déjà dans tous les ports. Rien que sa location s'élève à 20 millions par an. Q : Et si, néanmoins, une nouvelle catastrophe survenait ? R : Eh bien dans ce cas-là (que nous faisons tout pour éviter), nous sommes tout aussi démunis qu'avant : il n'y a pas de remède miracle. Nous espérons que la solidarité nationale jouera à plein.

Le Gino

28 avril 1979..... Collision entre deux navires aux abords de la Bretagne : le bateau libérien Gino et le norvégien Team Castor sont entrés en collision dans le brouillard à 35 milles nautiques d'Ouessant. Le Gino ne transportait que 32 000 tonnes d'un composé lourd mais très toxique, dit «black carbon oil », qui s'est déposé au fond de la mer en même temps que l'épave. Le pétrolier libérien **Gino** a coulé entre Sein et Ouessant et répand lentement par 125m de fond 32 000 t d'un produit très lourd, l'huile de noir de carbone, pratiquement non biodégradable. A la fin de 1979, une cinquantaine d'hectares de fond marin sont déjà recouverts d'une épaisse couche de goudron.

29 avril 1979..... Marée noire encore en Bretagne : Une défaillance humaine à l'origine de la collision entre les deux pétroliers au large d'Ouessant. La pollution devrait être contenue. Le risque d'une nouvelle marée noire, comme celle qui avait suivi le naufrage de l'«Amoco Cadiz3, semble écarté, estimait hier la préfecture maritime de Brest, après la collision survenue hier matin entre deux pétroliers. L'accident a eu lieu à 120 kilomètres de Brest entre un pétrolier norvégien, le «Team Castor », et un autre libérien, le «Gino », qui a sombré par 135 mètres de fond. Selon la marine nationale, le pétrole de combustion, qui s'échappe dans la mer (environ 750 tonnes), devrait épargner les côtes polluées il y a treize mois sur 250 kilomètres, lors du naufrage de l'Amoco Cadiz. Hier après-midi, la préfecture maritime confirmait l'estimation faite dans la matinée par Michel d'Ornano, selon laquelle «le déclenchement du plan Polmar n'apporterait rien de plus par rapport au dispositif déjà mis en place ». La nappe repérée par avion dessinait, à la surface de la mer, un triangle isocèle dont deux côtés mesuraient environ dix kilomètres. L'épaisseur très faible de la nappe rendait impossible le traitement par dispersant. Le fuel provenait pour 100 tonnes des soutes de combustion du pétrolier norvégien et pour 650 tonnes des cuves d'alimentation des chaudières du pétrolier libérien éventré au moment de l'abordage. Le pétrole du «Gino» devrait rester au fond de la mer ; Pour expliquer son relatif optimisme, la préfecture maritime avançait hier plusieurs arguments, le plus déterminant ayant trait à la nature de la cargaison transportée par le «Gino»: 41 000 tonnes de produits pétroliers déjà raffinés et d'une densité supérieure à celle de l'eau. De plus, soulignait la marine, rien ne permet de savoir comment le «Gino », coulé par 135 mètres de fond, aura résisté au naufrage. S'il s'est cassé en deux, les cuves libéreront leur contenu et celui-ci se déposera sur le fond. Il est également très possible que le bâtiment de 210 mètres de long soit resté intact. Seule une mission de reconnaissance sous-marine permettra de le déterminer et il faudra pour la mener à bien avoir recours à des engins de plongée, la profondeur interdisant l'opération à des plongeurs autonomes. Il est également encore trop tôt pour envisager une quelconque opération de pompage, comme cela avait été, par exemple, le cas pour le «Boehlen » en octobre 1976. «Le Boehlen reposait à 103 mètres de profondeur », s'est contenté de faire remarquer le porte-parole de la marine. L'éloignement du lieu du naufrage par rapport aux côtes est également à considérer. le «Gino» a coulé à 120 kilomètres de Brest. L'Amoco Cadiz s'était lui éventré sur les rochers au large de Portsall, à moins de 3 kilomètres de la côte. Le rôle du vent enfin sera prépondérant. S'il continue à souffler vers le Sud, il éloignera encore un peu plus la nappe des côtes.





30 avril 1979..... La collision du «Gino» et du «Team Castor» : «Aucun risque de marée noire» confirment les autorités. Il n'y aura pas de marée noire du «Gino». Hier, selon la Marine nationale, tout risque de pollution était définitivement écarté pour les côtes bretonnes, alors que de nombreux professionnels, partis politiques et syndicats bretons, se sont élevés contre «l'inefficacité des mesures de prévention arrêtées par le gouvernement». Les derniers bâtiments de la Marine nationale, affectés au traitement des nappes constituées par le fuel de propulsion répandu à la mer après la collision de deux pétroliers: le libérien «Gino» et le norvégien «Team Castor» avaient regagné le port de Brest, hier après-midi. Au total, ils auront déversé à la mer 112 barils de 200 litres de produits dispersants pour lutter contre la pollution. Samedi, la marine avait estimé à 750 tonnes la quantité de fuel passé à la mer; soit l'équivalent d'une vingtaine de dégazages. Reste le problème des 41 000 tonnes de produits pétroliers que transportait le «Gino». La préfecture maritime, citant les conclusions d'un expert chimiste de la raffinerie du Havre, a confirmé que la densité du produit contenu dans les cuves, proche de celle de l'asphalte, excluait tout risque de remontée en surface. Le directeur-adjoint du centre océanologique de Brest, M. Besse, a indiqué, dimanche, qu'un navire avait entrepris d'effectuer des prélèvements sur les zones polluées en ajoutant, cependant, qu'une incertitude liée à révolution du risque représenté par la cargaison immergée subsistait «à une échelle historique ou géologique». Les opérations de pompage semblent cependant devoir être écartées. La marine a, en effet, rappelé que l'opération menée en octobre 1976 sur le Boelhen avait duré 7 mois, coûté près de 155 millions de francs et plusieurs vies humaines. Les autorités ont fait preuve de la plus extrême prudence en ce qui concerne les raisons de la collision entre deux bateaux modernes, puisque tous deux ont moins de dix ans et sont dotés de systèmes radar perfectionnés. Il a été fait état d'une défaillance humaine, mais le contre-amiral Mouline, adjoint du préfet maritime de Brest, s'est refusé à tout commentaire, indiquant seulement que l'accident survenu par mauvaise visibilité n'avait pas eu de témoin. Il a, d'autre part, souligné qu'aucune poursuite ne pouvait être envisagée, tant au niveau du tribunal de Commerce maritime pour faute de navigation, que devant la juridiction civile pour délit de pollution, parce que l'abordage s'était produit en dehors des eaux territoriales. La facture représentée par les vols d'hélicoptères, l'envoi de navires et le coût des dispersants pourra cependant être présentée aux compagnies d'assurances. Auguste Lombard, le président du syndicat des hôteliers du Finistère, a déclaré que «tout le monde en Bretagne était parfaitement conscient qu'une catastrophe du type de l'Amoco Cadiz pourrait se reproduire n'importe quand». «Nous avons tout de même été suffoqués, a-t-il ajouté. Puis évoquant la proximité de la saison touristique et le préjudice qu'avait causé à la Bretagne la précédente marée de l'Amoco Cadiz, en 1978, il a ajouté: «Il ne s'agit pas de minimiser l'affaire mais il faut surtout conserver à l'évènement sa juste proportion». Henri Didou, président du comité des pêches de Brest s'est, pour sa part, vivement élevé contre les «déclarations rassurantes, selon lesquelles, une marée noire semble cette fois-ci devoir être évitée. Le littoral sera peut-être préservé et c'est tant mieux, a-t-il dit mais il s'agit bien d'un nouveau coup porté à la mer. Il n'y aura peut-être pas pollution des côtes, mais il y a bien depuis samedi matin pollution du milieu marin déjà considérablement affecté l'an dernier. Nous refusons la comparaison avec l'Amoco Cadiz, mais c'est toujours trop!» Le CELIB (Comité d'étude et de liaison des intérêts bretons) demande, après le naufrage du pétrolier Gino, la mise en place d'un corps de garde-côtes dotés de puissants moyens Dans un communiqué le CELIBE. estime que «le financement de ce corps de garde-côtes devrait être recherché au niveau européen». L'Union départementale GGT du Finistère relève de son côté qu'une fois de plus un pavillon de complaisance. en l'occurrence libérien, est à l'origine de l'accident.

2 mai 1979..... En Bretagne, l'épave du pétrolier «Gino» repose intacte par 120 mètres de fond. L'épave du pétrolier libérien Gino «repose intacte et quille en bas sur un fond de sable plat à 120 mètres sous l'eau et à une soixantaine de kilomètres au sud-ouest de l'île d'Ouessant», a indiqué mardi la préfecture maritime de Brest (Finistère). Un chasseur de mines de la marine nationale, le «Domperre», a en effet pu photographier à l'aide de son sonar l'épave du pétrolier coulé samedi après être entré en collision avec le pétrolier norvégien «Team Castor». Un seul bâtiment de la marine était maintenu sur zone pour traiter quelques irisations apparues dans la matinée au-dessus de l'épave du pétrolier mais la marine précisait qu'il s'agissait de fuel de propulsion et non de remontées de la cargaison. Un avion équipé d'une caméra infra-rouge a survolé le secteur où a eu lieu l'accident sans remarquer de traces de pollution.

2 mai 1979..... La catastrophe du Gino : Dans les grandes villes de Bretagne, les slogans syndicaux des défilés du 1er mai ont laissé une place à la colère des Bretons. Colère et crainte devant la nouvelle menace représentée par les 41 000 tonnes de feed carbon black prisonnières des câles du «Gino», ce pétrolier libérien dont l'épave repose, pour le moment, droite et intacte sur un fond de sable plat à 120 mètres sous la mer. Hier, seul bâtiment de la Marine Nationale - au lieu de 16 avant - demeurait encore pour traiter quelques faibles irisations de fuel léger apparues dans la matinée, à la verticale de l'épave. Et si les missions d'observation aérienne effectuées hier et avant-hier par des «super-frelon» et un avion équipé de caméras infrarouges ont confirmé la disparition totale de cette première pollution. l'inquiétude des Bretons persiste : un nouveau coup a été porté, disent-ils, au milieu marin et la menace, bien qu'invisible. est bien là. C'est aussi le sentiment des élus, syndicats et professionnels du tourisme et de la région, qui, depuis le naufrage multiplient les déclarations et protestations. «On est en train de faire du plateau continental au large de la Bretagne, une poubelle», déclarait pour sa part Jules Legendre, adjoint au maire de Ploudalmezeau, chargé de Portsall (Finistère) et président de l'Union des villes du littoral ouest-européen. «L'absence de pollution visible ne diminue pas les risques énormes pour le milieu marin», s'inquiétait à son tour Louis le Penec, député socialiste du Finistère, vice-président du groupe de la mer à l'Assemblée nationale, qui, à ce titre, a demandé au président de l'Assemblée, l'inscription à l'ordre du jour cette semaine, d'un débat sur les problèmes posés par le naufrage du «Gino». Débat qui, au-delà des mesures envisagées ou non pour annihiler la nocivité de la cargaison du «Gino», porterait sur les possibilités de prévention et la mise en œuvre de moyens anti-pollution. Unanimes,

en effet, maires et l'Union régionale bretonne de l'environnement (URBE) s'accordent pour estimer que les mesures de prévention mises en place au lendemain de la marée noire de l' Amoco Cadiz en mars 1978 ne sont pas de mise dans ce nouvel accident. Au moins, estime, cynique, le maire de Sein, cet accident a-t-il le mérite de l'avoir révélé.

2 mai 1979..... La confusion et la volonté de rassurer à tout prix n'ont pas encore permis aux autorités françaises de résoudre le problème posé par la cargaison du pétrolier Gino, du «carbon black feed stock » solidifié à 130 m de fond. Le Gino est un pétrolier libérien, affrété par une Cie italienne depuis 1977 pour 8 ans. Il devait faire sa première escale au Havre dans la nuit du week-end dernier. Long de 216m pour 32m de large, son équipage de 33 personnes commandé par un capitaine italien très qualifié, n'a pu l'empêcher de couler par 120 mètres de fond, à environ 60 km de l'île d'Ouessant, avec toute sa cargaison. Que transportait-il ? et que va devenir sa cargaison ? sont les questions que tout le monde se pose. Les réponses sont aussi diverses que farfelues, durant ce long week-end. Le matin de la collision, on annonce partout 41 000 tonnes de pétrole brut. Le journal télévisé de midi présente un officier de la marine nationale qui lui aussi parle de pétrole brut. Le soir, le commandant du dragueur de mines «Boccaro » qui a recueilli les naufragés, parle lui aussi, mais annonce de l'asphalte... Indépendamment d'une apparente et inquiétante incapacité des autorités maritimes à

MARÉE NOIRE



identifier un produit qui menace les côtes, on peut relever la volonté de rassurer les inquiets à tout prix. L'asphalte servant à faire les chaussées et les trottoirs, on a peut-être pensé que ce nom balancé sur les ondes rassurerait les bretons. Le plus facile, puisqu'il s'agissait de simplifier, serait de dire qu'il s'agit de plomb. Tout le monde aurait compris. En fait, le Gino venait des USA avec un produit dont le nom était connu «carbon black feed stock » dont 11 700 tonnes étaient destinées à la Sté Ashland Chemical. Cette Sté installée près du Havre, à Lillebonne , en reçoit 15 000 à 20 000 tonnes chaque mois. Elle l'utilise comme matière première pour fabriquer un produit pulvérulent (une poudre), le «carbon black », qui est ensuite incorporé dans les caoutchoucs par exemple, à qui il donne leur couleur noire. Pour évaluer les risques de pollution, il faut comprendre comment est fabriqué et transporté le chargement du Gino. Le raffinage du pétrole permet d'obtenir un grand nombre de produit différents par l'opération dite de «cracking » :

des plus légers comme les gaz butane ou propane, ou liquides comme les essences pour voitures, aux très lourds comme les bitumes. Le carbon black, se trouve au bas de cette échelle juste avant le bitume, ce qui a permis sans doute à la marine nationale de parler d'asphalte. Lors de son chargement aux USA le carbon black est à une température de 60°. La chaleur permet, en le rendant fluide, de le pomper dans les citernes du navire qui le transporte. Pendant le voyage il est chauffé en permanence pour arriver à quai à une température d'environ 50 degrés. Lors de l'accident, il se trouvait donc sous la forme d'une pâte visqueuse, noire et chaude. En se refroidissant, il durcit petit à petit. Au fond de l'eau, la température doit être d'environ dix degrés. D'autre part, sa densité le rend plus lourd que l'eau. Il ne doit donc normalement pas remonter à la surface et menacer les côtes. Reste à savoir à quelle température exactement se trouve la coque du bateau posé sur le fond. Si les côtes et la surface de l'eau semblent donc à l'abri, le fond lui est menacé. De semaines en semaines, le Gino même s'il est intact aujourd'hui, va se désagréger sous l'effet de la corrosion, et de l'action physique de la mer, et des courants. Le carbon black risque alors, si la température le permet, de couler lentement et de s'étaler sur le fond en s'amalgamant avec des coquillages et du sable. ce qui constitue une pollution physique non négligeable, compte tenu de la quantité. Les risques de pollution chimique sont plus difficiles à évaluer. Les biologistes et les spécialistes ne peuvent estimer le comportement du produit dans l'eau et sa toxicité vis à vis du milieu marin que s'ils connaissent sa composition exacte. Hors celle-ci varie en fonction du ou des sortes de pétrole utilisé lors de sa fabrication, donc d'un chargement à l'autre. En conséquence, les échantillons prélevés lors des voyages précédents au Havre, ne peuvent que donner des indications générales. Il faudra attendre l'examen d'un échantillon prélevé au départ des USA pour être fixé. Quoi qu'il en soit le carbon black ne devrait pas rester stable dans le milieu marin qui va tenter tôt ou tard de l'attaquer, de le «digérer » demain ou dans dix ou 20 ans. Les hydrocarbures sont toxiques pour le milieu marin lorsqu'il sont concentrée dans un faible espace comme c'est le cas. La Bretagne se trouve donc menacée par une bombe à retardement pétrolière dont on ignore et la puissance et l'époque où elle risque d'exploser si l'on peut dire. Hormis quelques spécialistes, ce sont les pêcheurs les plus préoccupés. Une épave vide est déjà dangereuse puisque les chaluts s'y accrochent s'ils descendent près du fond. Remplis du produit pétrolier qui risque de se répandre sur le fond, elle est un danger pour la faune et la flore marine. L'état du fond, même si celui ci n'est pas visible, est aussi important pour les poissons que la surface de l'eau. Lors [du naufrage d'un bateau chargé ds fûts de plomb, les autorités italiennes s'étaient dèclarées rassurantes. Finalement un juge soutenu par l'opinion publique a obtenu du propriétaire qu'il récupère sa cargaison qui s'est révélée extrêmement toxique. Lors du naufrage du pétrolier est-allemand Bohlen, la France a montré après de coûteux essais en hommes (trois morts) et en argent (50 000 nouveaux francs par jour pendant plusieurs mois) qu'elle pouvait réussir une première technique en récupérant du pétrole brut 180 000 tonnes) au fond de l'eau.



Aujourd'hui elle va peut-être être obligée de faire de même avec un autre produit.

2 mai 1979..... Pour le Canard Enchaîné, il n'y a pas de quoi se (pol)marrer ! Ils sont veinards les Bretons ! Qui disait qu'on ne trouve pas de pétrole au large de leurs côtes ? Aux 123 000 tonnes du «Torrey Canyon », échoué en 1967 en Cornouailles (bonne variété, peu soufrée) ; aux 800 tonnes de l'«Olympic Bravery » fracassé en 1976 sur les côtes d'Ouessant (du crude tout à fait honnête) ; aux 8000 tonnes du «Boehlen » répandues sur l'île de Sein, devenue huile de Sein (du lourd) ; aux 230 000 tonnes de l'«Amoco Cadiz » au large de Portsall (particulièrement volatile) ; s'ajoutent à présent les 41 000 tonnes du «Gino», du superlourd, appelé carbon black par les spécialistes. Il est inadmissible, en ces temps de pénurie, de laisser ces ressources inutilisées. Un dispositif doit être prévu d'urgence pour pomper en permanence du fond des flots cet or noir miraculeusement tombé chez nous. Il n'y aura qu'à laisser l'installation en place pour les prochaines occasions qui, les meilleurs spécialistes l'affirment, ne sauraient tarder. «Ouf, la Bretagne respire », titre L'Aurore du 30 avril : «Pas de risques de pollution des plages », s'empresse Le Figaro du même jour : eh oui! Du moment que ça ne se voit pas ! La faune et la flore n'ont qu'à se débrouiller. Et pour les pêcheurs qui iront plonger leurs chaluts dans la glu de ces 41 000 tonnes baladeuses, tant pis ! Les courants ? Les vents ? Aucun danger ! Sinon, le préfet maritime de Brest aurait pris des mesures ! Mais il ne voulait surtout pas, ce brave homme, risquer de priver la Bretagne de son ravitaillement en déclenchant le plan Polmar. Qui coûte si cher: la TV l'a assez répété. La marée noire, elle, coûte moins cher : et hardi les gaz ! A l'Ouessant rien de nouveau. Allons ! On connaissait déjà le pétrole lampant. En voici un nouveau, le pétrole rampant.

12 mai 1979..... Pétrolier coulé «Gino » : la nappe de pétrole est stable. Selon la préfecture maritime de Brest, la nappe de «Feed carbon black oil », échappée du pétrolier Gino et qui repose sur les fonds marins au large d'Ouessant, n'a « pas évolué depuis trois jours ». La nappe «est relativement stable et ne s'est pas déplacée », Ces observations ont été obtenues grâce aux recherches du Mytho, un chasseur de mines de la marine nationale.

7 juin 1979..... Les compagnies pétrolières françaises BP et Fina ont un nouveau boulet au pied : on les suspecte de s'être mises d'accord pour faire payer l'État au prix fort les quelque 1300 tonnes de dispersants et détergents pour combattre les 230 000 tonnes de pétrole déversés par l'Amoco Cadiz. Les doutes émis par des fonctionnaires de la direction de la concurrence ont été suffisants pour que la direction du budget reporte le paiement de l'addition : Douze millions de francs jusqu'à ce que la commission de la concurrence ait tranché, vraisemblablement après les vacances. Si l'entente était confirmée, l'amende pourrait se chiffrer à 5% du chiffre d'affaires des compagnies incriminées.

25 octobre 1979..... La chambre d'accusation de la cour d'appel de Rennes confirme l'ordonnance du 2 mai 1979 par laquelle le juge d'instruction de Brest ordonnait le maintien de l'inculpation notifiée le 31 mars 1978 à M. Weinert, commandant du remorqueur allemand Pacific, dont l'assistance avait été sollicitée le 16 mars 1978 par le capitaine du pétrolier Amoco-Cadiz.

19-22 novembre 1979..... Vingt-deux mois après, la marée noire provoquée par le naufrage de l'Amoco-Cadiz préoccupe toujours les experts scientifiques. Les conséquences de la pollution sur le littoral et la faune marine ont été systématiquement étudiées depuis l'échouage catastrophique du pétrolier libérien le 16 mars 1978 à Portsall dans le Finistère Nord. Toutes les observations recueillies ont fait l'objet d'un colloque international pendant ces quatre jours au centre océanographique de Bretagne à Brest. Les chercheurs ne semblent pas avoir manqué l'argent pour mener à bien leurs travaux. Le ministère de l'environnement et du cadre de vie a alloué une somme de 2 700 000 francs la première année et une autre de un million la seconde. Aux États-Unis, l'Amoco International a versé deux millions de dollars (environ 9 millions de francs) à répartir entre océanographes américains et français. Les Américains, qui ont étudié avec beaucoup d'attention les méfaits de la pollution sur la côte bretonne, ont dépêché à Brest une vingtaine de spécialistes pour prendre part au colloque. Selon les déclarations faites, il apparaît que la mer ne porte plus de traces de pollution. En revanche, les choses sont nettement différentes ou certaines parties du littoral. Les abers, c'est-à-dire les petits estuaires, sont encore pollués. Il en va de même pour les baies de Lannion et de Morlaix où des plaques persistent. Le pétrole a été absorbé par le sable. La seule façon de l'éliminer, estiment les scientifiques qui voudraient voir mis en œuvre de grandes moyens, est d'extraire le sable pollué. Sans les dragages préconisés, les abers seront impropres à l'ostréiculture au moins pendant dix ans encore. Les poissons plats auraient moins bien supporté les hydrocarbures que les autres espèces. Les araignées de mer et les homards se trouveraient dans la même situation, mais les chercheurs souhaitent poursuivre leurs études sur ces animaux avant de se prononcer définitivement. Au contraire, ils sont catégoriques quant au matériel de dépollution : il faut des engins simples, facilement transportables. Les navires des pollueurs, tel le Pélican 07, présent à Brest pendant le colloque, n'ont pas du tout leur faveur.

11 décembre 1979..... Suites judiciaires du naufrage du pétrolier Amoco Cadiz : deux actions distinctes auraient été engagées, il y a plus d'un an déjà, contre les sociétés américaines impliquées dans le naufrage du tanker, le 16 mars 1978, sur la côte du Finistère. L'État, représenté par l'agence judiciaire du trésor, demande 300 millions de dollars (plus de 1,2 milliards de francs) de dommages – intérêts à la Standard Oil of Indiana et à l'Amoco International. Le chiffre paraît énorme. Il a été lancé par les hommes de loi américain qui défendent nos intérêts outre-atlantique. En réalité, les dépenses engagées par l'État se sont montées à 460 millions de francs. De leur côté, 77 communes du Finistère et des Côtes-du-Nord, le département des Côtes-du-Nord, les agents immobiliers de la région, les comités de pêche de Brest, la société pour l'étude de la protection de la nature en Bretagne et les commerçants de Trégastel réclament



conjointement la somme de 400 millions de dollars (plus de 1,6 milliards de francs). Sont aussi assignés la Standard Oil of Indiana, l'Amoco Transport, l'Amoco International, la société de remorquage, le chantier naval qui a construit le pétrolier et l'American Bureau of Shipping service chargé du contrôle des navires. Une vive bataille de procédure s'est aussitôt engagée, nos adversaires américains voulant limiter leurs responsabilités et contestant la compétence du tribunal. Un juge fédéral a décidé le 19 septembre 1979 que la responsabilité des compagnies concernées serait celle de droit commun, c'est-à-dire illimité et que le tribunal fédéral de Chicago était compétent pour juger l'affaire. Le procès se déroulera en deux phases distinctes : d'abord déterminer les responsabilités, ensuite évaluer les dommages. Pour ce qui est des responsabilités, les sociétés américaines ont vigoureusement contre-attaqué en déposant une demande dite reconventionnelle. Estimant qu'ils sont loin d'être les seuls responsables de la catastrophe, les Américains assignent à leur tour devant le même tribunal l'État français et les collectivités locales bretonnes. Ils invoquent la surveillance insuffisante des côtes et les défauts de l'assistance au tanker en difficulté. L'improvisation de la lutte contre la marée noire et l'emploi de procédés de nettoyage inadaptés, donc trop coûteux. En conséquence, estime-t-il, les dommages supportés par l'État lui-même, par les communes et par les particuliers devront être partagé entre tous les responsables. Le dossier des juristes d'outre-Atlantique contient des pièces accablantes : les rapports des commissions d'enquête du Sénat et de l'Assemblée nationale. Ces deux réquisitoires formulés contre les insuffisances des pouvoirs publics vont mettre les Français dans l'embarras et peser sur la décision des juges de l'Illinois. Les parlementaires qui ont enquêté sur la marée noire de l'Amoco-Cadiz n'avaient sans doute pas prévu que leurs conclusions pourraient se recourbent se retourner un jour contre la France. L'instruction a commencé à Chicago pour ce qu'on appelle là-bas une bataille de papier. Nos adversaires les magistrats américains ont adressé aux plaignants français une liste de 130 demandes de communication de pièces : rapports, réglementation, correspondance administrative, enregistrements téléphoniques, films, analyses, etc. Selon les habitudes américaines, les parties peuvent exiger jusqu'au brouillon de lettres. On conçoit l'étonnement et l'embarras de certains services comme ceux de la marine nationale et de l'armée à qui l'on demande des documents considérés comme confidentiels. Les justificatifs des dépenses engagées par le trésor représentent à eux seuls 40 000 pièces qui ont pris le chemin de Chicago. Les premières auditions commenceront en janvier prochain. Les juges américains ont l'intention de recueillir en premier lieu le témoignage des sémaphoristes du Finistère, des autorités maritimes et même des ministres français responsables de la navigation et de la lutte contre la pollution. Les plaignants français ne tiennent pas du tout que l'on fasse le procès de l'administration mais celui des sociétés américaines. Ils demandent donc que l'on commence par entendre leurs adversaires d'outre-Atlantique. Il n'est pas certain que les juges leur donnent raison. Du côté des expertises, les choses avancent également. Ainsi le laboratoire national d'essais a procédé à l'analyse des différentes pièces de l'épave de l'Amoco-Cadiz. Quant au capitaine du remorqueur allemand qui est intervenu trop tardivement, il est toujours inculpé. Compte tenu des difficultés de l'instruction, il est peu probable que le procès du siècle puisse ouvrir à Chicago avant l'été et même l'automne 1980.

2 janvier 1980..... Des représentants de 44 communes des Côtes-du-Nord, du département et de 33 communes du Finistère, membres des comités de coordination et de vigilance engagés dans le procès de l'Amoco Cadiz ont décidé de se rassembler au sein d'un syndicat mixte. La constitution de ce syndicat mixte permettra, selon les intéressés, de contracter des emprunts avec la garantie des communes. Ces emprunts serviront au paiement des frais de procédure à régler aux avocats française et américains chargés de dossiers d'indemnisation du préjudice subi en Bretagne, du fait de la marée noire. §

Le Tanio et procès de l'Amoco Cadiz

7 mars 1980..... Nouvelle marée noire en Bretagne avec le naufrage du **Tanio**, pétrolier malgache, au large de l'île de Batz 5000 tonnes de fuel sur les 20000 que contient le bateau se déversent de l'épave nécessitant la mise en œuvre du plan Polmar. La marée noire atteindra la côte le 11 mars et le rivage sera pollué sur 120 km. Deux mille oiseaux de mer périssent englués, tandis que moules, bigorneaux et huîtres seront détruits. C'est la troisième marée noire importante que subit le littoral breton depuis 1967 et l'émotion et la colère sont grandes en Bretagne. Le Tanio transportait ce fuel lourd de l'Allemagne fédérale vers l'Italie. Trente et uns marins sont sauvés par les hélicoptères de la marine nationale.

7 mars 1980..... Tandis que la tempête continue de souffler en Bretagne, la marine nationale tente une opération de remorquage de l'épave du Tanio. «La situation ne nécessite pas le déclenchement du plan Polmar » indique le préfet maritime de la deuxième région à propos du naufrage. La nappe de pétrole, environ 2000 tonnes qui s'échappe des flancs du tanker malgache ne menace pas encore les côtes bretonnes et s'est peut-être dispersée. La tempête a eu raison de la proue du pétrolier, cassé en deux, qui a coulé en fin d'après-midi par 80 m de fond au large de l'île de Batz. L'avant du navire contient environ 10 000 tonnes de pétrole et une quantité équivalente se trouve à l'arrière qui flotte encore. Deux remorqueurs puissants (Abeille-Flandre et Abeille-Normandie) montent la garde dans l'espoir de remorquer la poupe, mais le mauvais temps empêche toute réussite de manœuvre. Le préfet maritime a dépêché aussi sur les lieux onze dragueurs et une corvette qui ont tous embarqué des produits dispersants pour traiter la nappe de pétrole. Du côté des pêcheurs bretons, on ne peut que constater que ce naufrage en rajoute à celui de l'Amoco Cadiz.

12 mars 1980..... Alors que le préfet des Côtes-du-Nord déclenche le plan Polmar, cinq cent hommes combattent la marée

noire du Tanio. Pour la troisième fois en 13 ans, les habitants de la Côte de Granit rose, entre Perros-Guirec et Trébeurden, vivent un mois de mars parfumé au pétrole. «Le pétrole, ras le bol ! », ils n'en finissent pas de payer la boulimie d'énergie. Lorsque la marée noire a léché la côte, certains élus ont dit «D'accord, cette fois c'est encore nous qui avons reçu sur la figure. Mais nous n'allons pas nous laisser faire. Inutile de se lamenter, retroussons nos manches ». Dès le 8 mars, les maires de l'arrondissement de Lannion se sont retrouvés en sous-préfecture avec les responsables de la société civile et les techniciens de l'équipement. Ils n'ont pas attendu le plan Polmar pour faire commencer la bataille du nettoyage des plages. Pompiers, puis appelés du contingent se précipitent pour travailler. Le 10, le plan Polmar est déclenché dans un but essentiellement financier. Cette fois-ci, les Bretons sont sans illusion. Ils savent qu'aucune machine miracle, aucune poudre spéciale ne les débarrassera de cette masse visqueuse apportée par la houle. On a repris les seaux et les raclettes, on rempli les tonnes à lisier et les pelleteuses repoussent tout en décharge provisoire. Des barrages préventifs sont tendus devant les piscicultures et devant des abers. Trois mille vêtements spéciaux sont mis à disposition pour les volontaires. Les scientifiques commencent à dresser un état écologique et la Société de la Protection de la Nature en Bretagne (SPNB) a ouvert sa clinique pour oiseaux mazoutés. On s'agite car il faut nettoyer cela avant la saison touristique. Les pêcheurs, de leur côté, n'ont pas grand-chose à espérer.

12 mars 1980..... Jules Legendre, maire-adjoint de Portsall (Finistère) et président de l'Union des Villes du Littoral Ouest Européen (UVLOE), dresse à Rennes le bilan de la marée noire précédent celle du Tanion, celle de l'Amoco Cadiz en

mars 1978. Selon lui, la catastrophe a coûté à la Bretagne la perte de 260 000 tonnes d'animaux marins, et cela dans le mois qui a suivi le naufrage. Aussi il s'insurge contre l'idée d'une certaine fatalité des accidents pétroliers. Il propose la mise en place de l'adoption de règles de navigation et de sécurité plus sévères. «Les pétroliers vieillissent, dit-il. Dans quatre ou cinq ans, plusieurs super-tankers de 300 000 tonnes deviendront dangereux ». La composition des équipages devrait également faire l'objet d'un contrôle plus exigeant, notamment avec la création d'un fichier international. Enfin, la Manche, où circulent le quart des marchandises mondiales devrait être considérée comme un canal, avec prise en charge des navires par des pilotes de haute mer.



13 mars 1980..... 650 hommes continuent de nettoyer à la pelle et au seau les plages de la Côte de Granit rose souillée par le pétrole du Tanio. Le préfet des Côtes-du-Nord a demandé l'envoi de deux compagnies de militaires en renfort pour aujourd'hui. Mais il est exclu pour l'instant de faire appel à des volontaires civils. La lutte menace d'être longue car les observations faites par hélicoptère sur la zone du naufrage montrent que les hydrocarbures continuent de monter sporadiquement de la proue du Tanio qui gît sur le fond à plus de 80 m. Les irisations s'étalent à la surface de la mer sur 45 km environ et cela jusqu'à la côte. M. Aymar Achille-Fould, président de la mission interministérielle de la mer, tient une conférence de presse où il indique que les sociétés privées et le secteur public seront mis en compétition pour améliorer les investigations autour de l'épave immergée par des sous-marins habilités ou des soucoupes spécialisées. La marine nationale fera, pour sa part, dans quelques jours, des reconnaissances de la proue du Tanio. M. Achille-Fould ajoute que le

dynamitage de l'épave présenterait des risques considérables et qu'il n'est pas favorable à cette éventualité. De son côté, le président PS du conseil général des Côtes-du-Nord, dépose une résolution devant le Parlement européen de Strasbourg. Il demande un contrôle plus rigoureux des normes de sécurité des navires et l'interdiction des ports de la CEE aux bâtiments qui ne s'y conformeraient pas. Enfin, le ministre de la défense, Yvon Bourges, adresse ses félicitations aux hommes de la marine nationale qui ont sauvé l'équipage du Tanio en pleine tempête en prenant de

15 mars 1980..... Les suites du naufrage du Tanio en Bretagne : Poussées par le vent, de nouvelles nappes de mazout sont arrivées sur les 40 km de côte touchés. On estime à présent que 8000 tonnes de fuel et non 2000, comme on l'avait cru jusqu'ici, se sont échappés des soutes du tanker lorsqu'il s'est brisé en deux. C'est pourquoi le nombre des hommes qui luttent sur les plages a été porté à 800 par l'arrivée de nouveaux renforts. Il s'agit de prévenir les effets des marées d'équinoxe qui s'annoncent. Pour l'archipel des Sept-Îles, une réserve ornithologique au large de Perros-Guirec, il est déjà trop tard. Pour la troisième fois depuis 1967, elle est touchée par le pétrole et des centaines d'oiseaux y sont morts. M. Le Theule, ministre des transports, a décidé de créer une commission administrative d'enquête pour faire la lumière sur cet accident du Tanio (qui n'était pas réellement un navire en mauvais état). Cette affaire du Tanio a fait l'objet d'un débat au Parlement européen afin d'étudier d'apporter une aide financière exceptionnelle à la Bretagne. Enfin, des sous-marins devraient bientôt pouvoir visualiser les opérations à faire afin de pomper le pétrole restant et aussi décider du renflouement de l'épave ou de son dynamitage.

16 mars 1980..... Un nouveau contingent de 120 militaires est venu renforcer la troupe de 800 hommes qui nettoient péniblement les plages et les rochers pollués par le pétrole du Tanio dans les Côtes-du-Nord. Il faut accélérer avant la marée d'équinoxe. Un crédit de 1 million de francs prélevés sur les fonds d'intervention contre les pollutions marines

accidentelles (dont l'enveloppe totale est de 10 millions) a été débloqué pour tenter d'effacer les conséquences de la marée noire, indique le ministère de l'environnement. Plus de deux cent oiseaux (pingouins et guillemots) sont soignés à Trébeurden dans le centre dont le ministère s'engage à couvrir les frais en totalité. Selon les informations communiquées, seules l'île plate et l'île-aux-Moines ont été touchées dans la réserve ornithologique des Sept-Îles au large de Perros-Guirec. Un chèque de 40 000 francs destiné à la construction d'un centre d'étude et de sauvetage des oiseaux mazoutés à Perros-Guirec a été remis par le WWF et/ou la LPO.

- 17 mars 1980..... Dans l'affaire du pétrolier Tanio, la balle est dans le camp des assureurs. À la suite de la mise en demeure adressée par le préfet maritime aux propriétaires du bateau, les assureurs londoniens de ceux-ci ont pris la décision d'intervenir pour faire les investigations de reconnaissance de la partie avant du Tanio qui gît par 87 m de fond, avec quelque 11 000 t de fioul, au large de l'île de Batz dans les eaux internationales. De ce fait, l'épave n'étant pas dans les eaux territoriales, le gouvernement ne peut plus juridiquement se substituer aux assureurs britanniques dont le navire de reconnaissance, équipé d'un sous-marin, devrait arriver aujourd'hui sur les lieux du naufrage. C'est seulement après trois ou quatre jours de prises de vues et d'études qu'on décidera s'il est possible de renflouer l'épave ou de pomper le pétrole. En tout état de cause, l'opération sera très coûteuse, au moins 150 millions de francs. Parallèlement, en cas de défaillance des assureurs, le gouvernement a pris des dispositions pour que des entreprises privées françaises ou la marine nationale, prennent en main la situation. Les dépenses engagées devraient, en tout état de cause, pouvoir être prises en charge par le fonds international d'indemnisation contre les pollutions par hydrocarbures.
- 17 mars 1980..... La nature et les caractéristiques du fuel lourd échappé des citernes du Tanio compliquent singulièrement la tâche de hommes et du matériel mobilisés contre la marée noire en mer comme à terre. Le fuel du Tanio, destiné aux chaudières industrielles, a sensiblement épaissi par le refroidissement à la température de l'eau. Au large, aucun dispersant chimique n'a pu être utilisé. Seules les écrémeuses, sorte de barges munies d'un tapis roulant, ont pu fonctionner avec un minimum de rentabilité à Ploumanach. Le CEDRE (centre de documentation et de recherche sur les pollutions accidentelles) a fait des tests : un à Paimpol où on a mis en fût des hydrocarbures de manière rapide, mais cette technique n'est valable que sur des nappes dispersées et de faible importance ; une autre expérience consistera à piéger le mazout dans la poche d'un chalut de 50 m tiré par deux navires quand l'état de la mer le permettra. Mais, pour l'instant, on doit se contenter de la pelle et du seau.
- 18 mars 1980..... Le pétrole du Tanio touche aujourd'hui la baie de Saint-Brieuc jusqu'ici épargnée par les deux précédentes marées noires, celle du Torrey-Canyon de l'Amoco-Cadiz. La pollution, pour l'instant limitée à la côte ouest, de Plouha à Saint-Brieuc, est généralement très localisée. Sur le reste du littoral, aucune aggravation notable n'est signalée, sinon vers l'est en baie de Lannion, où l'on a relevé quelques atteintes à Trébeurden, St Efflam et Plestin les Grèves. À ce jour et au moment où ont lieu les grandes marées d'équinoxe, 2400 t de mazout liquide ou solide ont été recueillies, ce qui correspond au tiers des 6000 t lâchées par le Tanio lors du naufrage du 7 mars. 1323 militaires, pompiers, agents d'État ou communaux travaillent au nettoyage des plages. En baie de Saint Brieuc, plus de 200 bénévoles se sont aussi mis à la tâche. Les premiers mandats d'indemnisation devraient être versés aux agriculteurs dans les jours qui viennent pour ceux qui ont mis leur matériel au service de la lutte contre la marée noire. Deux nouvelles compagnies militaires sont arrivées pendant le week-end. Deux autres sont attendues dans les jours qui viennent, ce qui portera à dix compagnies le total des militaires engagés auxquels il faut ajouter l'unité d'intervention de la sécurité civile. Enfin, le corps d'un noyé a été retrouvé dans les rochers près de Port Blanc, il a été identifié : Il s'agit du second capitaine du Tanio, 51 ans, du Pouliguen (Loire-Atlantique).
- 18 mars 1980..... M. Raymond Marcellin, président du conseil régional de Bretagne, demande au Premier ministre, dans une question écrite, de prendre l'initiative de mesures internationales et nationales pour que la navigation de pétroliers, comme le Tanio, qualifié d'épave flottante par son ancien commandant, soit interdite. L'ancien ministre annonce, par ailleurs, que dès le premier jour de la réunion du Parlement en avril, les parlementaires bretons seront consultés sur le dépôt d'une demande de constitution de commission d'enquête aussi bien au Sénat qu'à l'Assemblée nationale, non seulement pour délibérer sur les indemnisations des dommages causés par la nouvelle marée noire, mais aussi sur les mesures à prendre pour que ces catastrophes ne viennent pas chaque année endommager gravement la Bretagne.
- 19 mars 1980..... Du mazout du pétrolier Tanio, échoué sur les côtes bretonnes, est déversé devant l'entrée de l'Elysée à Paris. Ce sont cinq personnes circulant à bord d'une fourgonnette immatriculée dans le département des Côtes-du-Nord qui déversent sept poubelles et six fous de Bassan mazoutés près du palais sur le trottoir. Ils ont le temps de déployer une banderole sur laquelle on peut lire «Bretagne, la vie s'en va ». La police a interpellé les passagers qui sont conduits au commissariat le plus proche.
- 19 mars 1980..... Neuf jours après le début de la marée noire du Tanio, les pelles et les seaux ne sont pas utilisés, car la journée est consacrée au repos et à la réflexion. Le redéploiement demain des troupes et la remise en œuvre des moyens de lutte contre le fuel dépendent des vents et la grande marée d'équinoxe n'a pas aggravé la situation. Au large, le sous-marin du «British Voyage » effectue une troisième plongée sur l'épave qui gît la quille en l'air. Il reste à prendre une décision en ce qui concerne l'épave du pétrolier, dans laquelle sont enfermés 10 000 t à 12 000 t de pétrole lourd. Le dynamitage paraît exclu, il faudra donc soit pomper, soit renflouer l'épave. En tout cas, il faudra de meilleures conditions météorologiques car la mer reste fortement agitée : le sous-marin a du se poser sur le fond et risque d'y passer la nuit vu l'état de la mer.
- 19 mars 1980..... De quoi se plaignent donc les Bretons, dont le littoral est souillé par la marée noire ? Mille trois cent



soldats sont à pied d'oeuvre avec pelles et seaux pour récolter 6000 tonnes de fuel au moins. C'est presque deux fois plus que le nombre de gendarmes mobiles et de CRS qui protégeaient la palais de justice de Quimper (affaire Tanio + affaire Plogoff). Ces événements bretons concernent directement ou indirectement le ministre des transports Le Theule, Yvon Bourges, ministre de la défense, Michel d'Ornano ministre de l'environnement, JP Soisson, ministre de la jeunesse et des sports, Christian Bonnet, ministre de l'Intérieur, Marc Bécam, secrétaire d'État auprès du ministère de l'Intérieur. Depuis le 7 mars, le jour du naufrage du Tanio, aucune de ces personnalités ne s'est rendu, ne serait-ce qu'une demie-journée, sur les lieux de la catastrophe afin de se rendre compte des dégâts et reconforter les populations. Aymar Achille-Fould, président de la mission interministérielle de la mer, n'a pas non plus voulu faire le voyage de Bretagne. M. D'Ornano visite le Mont St Michel, en basse Normandie, mais pas question d'aller en Bretagne voisine. S'il est démontré que le préfet des Côtes-du-Nord a déclenché trop tard le plan Polmar, il sera changé, mais pas question de viser plus haut. L'information officielle de l'État aux journalistes : Ne pas affoler l'opinion publique.

19 mars 1980..... La bataille du mazout : un sous-marin de poche habité explore l'épave du pétrolier TanIo, sombré par 87 m de fond à une cinquantaine de kilomètres au large du Finistère. Ce sous-marin est mis à l'eau à partir d'un du navire porteur «British-Voyager» affrété par la compagnie d'assurance du Tanio sur réquisition des autorités maritimes françaises, afin de faire cesser la source de pollution dans les eaux internationales. La caméra dont est équipé le sous-marin va filmer mètre par mètre pendant des jours l'épave du Tanio pour vérifier l'état des cuves qui laisseraient toujours remonter en surface une partie des 12 000 t de fioul lourd enfoui sous 87 m d'eau. Hier matin, la grande marée recouvrait encore très haut les plages et les rochers. Il est prévisible qu'elle lavera en partie les plages et qu'elle polluera, plus gravement, les rochers très difficiles à nettoyer. La préfecture des Côtes-du-Nord souligne l'apparente efficacité des quelque dix km de bâches en plastique noir tendues depuis plusieurs jours sur les quais et les boulevards maritimes pour les épargner. Elle indique également qu'en milieu de semaine, il y aura plus d'hommes sur le littoral souillé par le Tanio qu'il n'y en avait deux ans auparavant pour l'Amoco-Cadiz. La marée noire a d'ores et déjà entraîné une mortalité catastrophique dans les colonies d'oiseaux de mer établies dans l'archipel des Sept Îles, au large de Perros-Guirec, selon la Société pour l'étude et la protection de la nature en Bretagne. Les responsables de cette société indiquent que 600 oiseaux mazoutés ont été recueillis et soignés depuis le naufrage du pétrolier malgache. Les oiseaux les plus touchés sont les pingouins, les guillemots et les macareux qui passent 10 mois de l'année sur 12 sur l'eau. Au cours d'une reconnaissance effectuée à bord d'une vedette des douanes, un responsable a pu constater la quasi-disparition de ces plongeurs, nombreux sur les sites de nidification à cette période de l'année. Selon lui, les façades Nord et Nord-ouest des Sept Îles, qui constituent la première réserve ornithologique de France abritant des milliers d'oiseaux, ont été gravement souillées. Les responsables de la lutte contre la marée noire redoutaient avant tout la persistance des vents tournants qui risquent de disperser la pollution. En virant à l'ouest, ils pollueront la face est encore indemne de la baie de Saint-Brieuc ; En soufflant de l'Est, ils déplaceront le mazout en direction d'un autre littoral épargné.

19 mars 1980..... Aymar Achille-Fould, président de la mission interministérielle de la mer, se rend sur les lieux de la marée noire du Tanio puis réunit une conférence de presse à Brest. Il déclare, à propos des opérations de reconnaissance de l'épave : «Il est plus facile de prendre une solution fâcheuse à toute vitesse que de prendre le temps de choisir une solution raisonnable». Il se déclare toujours opposé à la solution du dynamitage. Il reste le pompage (qui nécessite de réchauffer le fuel), le renflouement en douceur (alléger l'épave en enlevant de la ferraille et laisser la flottabilité se faire) ou encore le renflouement rapide (par une grue flottante). Autre solution encore, vider certaines cuves et insuffler de l'air à la place. Selon le président, ou bien l'armateur du Tanio prendra ses responsabilités avec l'accord de la France pour traiter l'épave, ou bien il déclare forfait, auquel cas la France prendra la suite en mettant en compétition des moyens publics et privés. Mais, sur place, les populations touchées commencent à s'impatienter et demandent une solution rapide car la coque engloutie ne résistera pas longtemps. Cette impatience est d'autant plus vive que le gouvernement n'a toujours pris aucune décision pour traiter l'épave du GINO, un pétrolier libérien qui a coulé au large de la pointe St Matthieu le 28 avril 1979. Il était chargé de 40 000 t d'un hydrocarbure très toxique. Des nappes se sont étalées au fond de la mer autour de l'épave qui gît hors des eaux territoriales. On estime qu'il reste 10 000 t dans les cales du navire.

19 mars 1980..... Dans le journal «L'Humanité» du 27 février, les communistes déclaraient que ce qui vient de se passer à Plogoff est dû à une poignée d'agitateurs professionnels. C'était alors une grosse poignée puisqu'on a pu compter 60 000 marcheurs à la Pointe du Raz, ce jour-là. Le député RPR Guerneur partage avec les communistes le même avis : ce sont des gens agités «par les passions du mensonge, de l'intolérance, les pressions morales, les menaces introduites de l'extérieur. La vérité est que la Bretagne silencieuse, lucide et raisonnable a rejeté le rêve et choisi la réalité économique», martèle-t-il. Faut-il les acheter par des enveloppes et des prébendes peut-être ? Pendant qu'EDF tronque la vérité des rapports scientifiques au nom de la réalité. Le directeur général d'EDF a tout (ou rien) compris de ce qui agite le cap Sizun, il ne changera jamais d'opinion, c'est une question de dignité. Le Canard Enchaîné plaisante : La seule solution pour éviter toutes les marées noires, celle du Tanio au nord, celle de flics au sud, c'est d'envoyer les pollueurs du sud gazer les mazouteurs du nord. Alors tout baignerait vraiment dans l'huile.

20 mars 1980..... Environ 2300 personnes, dont treize compagnies de militaires, nettoient le littoral breton de la pollution du Tanio, mais la colère monte chez les Bretons devant l'ampleur de la tâche. Une première manifestation d'envergure sera organisée le 23 à Trégastel. On commence à craindre une union des luttes entre nucléaire de Plogoff et marée noire du Tanio.



- 22 mars 1980..... A qui appartient le Tanio, ou plutôt les épaves qui en résultent ? Comme dans la plupart des événements en mer, l'imbricolage juridico-financier que découvrent les experts a de quoi rebuter. Le Tanio a été construit en 1958 à Schiedam aux Pays-Bas, pour une société du groupe Worms, la société française de transport pétrolier. Son PDG actuel déclare que ce navire, lorsqu'il fut construit, a été fait avec des tôles très fortes et qu'en outre il était cloisonné en de nombreuses citernes, ce qui est de nature à renforcer sa robustesse. Il n'est pas sérieux de s'appuyer sur son âge pour mettre en doute la sécurité. Il y a cinq ans et demi, ce navire est à 66% à la société française de transports maritimes et à 33% à Pechelbronn, quand il est affecté à la société malgache Petromad (créée en 1966). Mais Petromad et les banques malgaches ne disposant pas de ressources financières importantes, c'est la société financière panaméenne Cruz del Sol, créée pour l'occasion par Worms, qui a acquis le Tanio en juillet 1974. Cruz del Sol a cédé le Tanio en leasing à Petromad. Progressivement, les difficultés croissantes de l'industrie pétrolière nationalisée à Madagascar (elle a perdu le marché de la Réunion), conduisent les propriétaires à retirer le Tanio de son trafic habituel de cabotage dans l'océan indien et à l'affecter en Méditerranée pour le compte de Elf. C'est alors que le navire subit une double refonte financière et technique. La société panaméenne Cruz del Sol vend à Locafrance International Leasing (société suisse) la coque du Tanio (23 juillet 1979). Locafrance affrète pour trois ans le Tanio à une autre société panaméenne Gardelia. Cette dernière sous-loue le navire au malgache Petromad qui, affrète à nouveau à Gardelia. Le puzzle se complique encore lorsqu'on apprend que Gardelia rétrocède, en le sous-affrétant, le Tanio à Cruz del Sol. On jongle avec les sociétés écrans et les sociétés fictives, pareil avec les sociétés pétrolières (Elf, Mobil ou Agip). Idem, il y a valse des assureurs. L'écheveau est inextricable.
- 22 mars 1980..... Le plan Polmar est déclenché sur le littoral du nord-Finistère. Les fortes marées des derniers jours ont déposé sur ce littoral des plaques d'hydrocarbures provenant du naufrage du Tanio. Sur une centaine de kilomètres et de façon discontinue, les plages ont été salées. On apprend que la Belgique va, dans le cadre de l'accord d'assistance mutuelle en matière de lutte contre la pollution des eaux de mer par des hydrocarbures, mettre à disposition de la France du personnel et du matériel de barrage. On s'interroge sur le comportement des cuves du pétrolier qui peuvent à tout moment lâcher les 10 000 t restantes dans l'épave.
- 23 mars 1980..... «Bretagne-poubelle», «Pétrole, raz-le-bol», «Marée noire, y'en a marre!». Ce sont près de 5000 personnes qui manifestent à Trégastel (Côtes-du-Nord) contre la marée noire du Tanio. La motion commune de la CFDT, la CGT, le SNES, le PS, l'Union Démocratique Bretonne et les associations de protection de la nature dit « Si nous sommes là, c'est pour crier notre colère devant le désespoir que connaît une nouvelle fois notre côte. On ne peut que s'indigner qu'après six catastrophes du même genre règne la même impuissance face à la coalition des intérêts financiers des compagnies pétrolières. Notre manifestation, aujourd'hui, exprime notre volonté d'imposer enfin au gouvernement qu'il prenne toutes ses responsabilités, y compris au niveau international ». Le mouvement Solidarité Bretagne déclare : «Les Bretons ne sont pas les videurs de pots de chambre des pétroliers en mal de profits faciles ». Il met en cause la responsabilité de ceux qui ont permis la vente du Tanio quand il aurait fallu le livrer à la ferraille.
- 25 mars 1980..... Les parlementaires socialistes réunis à Marseille à l'occasion d'une journée parlementaire adoptent une résolution relative au naufrage du pétrolier Tanio et à la pollution du littoral breton. Ils demandent qu'une mission parlementaire d'information fasse le point sur l'action du gouvernement depuis deux ans et notamment sur la suite donnée aux 75 recommandations contenues dans le rapport d'enquête parlementaire sur l'Amoco-Cadiz. Ils décident aussi la création immédiate d'une commission socialiste permanente d'enquête et de contrôle, qui devra notamment mettre au point un plan d'action pour les cinq années à venir, comprenant des actions régionales et nationales, ainsi qu'une action internationale (incluant l'Europe).
- 26 mars 1980..... Dans les Côtes-du-Nord et dans le Finistère, le nettoyage de la marée noire du Tanio a repris, après une pause de 24 h observée par les 2500 militaires répartis dans 38 chantiers. Le nettoyage des rochers à la lance d'incendie est un travail de longue haleine. Parmi les mouvements de protestation, le député-maire de Lannion (PS) écrit à Raymond Barre pour réclamer une action urgente des pouvoirs publics, indispensable pour mettre un terme au renouvellement de la pollution créée par les fuites du Tanio, qui détruisent les effets de l'action du nettoyage.
- 26 mars 1980..... Le Canard Enchaîné titre «Le doigt dans l'œil» à propos des manifs du naufrage du Tanio et du nucléaire à Plogoff. On en prend plein la vue : Il semble que les maladies des yeux et des poumons se multiplient en Bretagne. Un dénommé Jean-Michel se trouve en observation en clinique, pratiquement aveugle, la cornée décapée de chaque côté, mettant à nu l'épithélium, selon les constatations des toubibs. Impossible d'établir un bilan avant deux mois. Une bronchite asthmatique en prime, alors que Jean-Michel n'avait jamais rien connu de tel. Il doit ce cadeau à des policiers spécialement entraînés aux interventions rapides qui lui ont lancé une grenade qui a éclaté à ses pieds. Il n'avait qu'à ne pas rôder aux alentours du palais de justice de Quimper pendant qu'on y jugeait ses copains.
- 27 mars 1980..... Selon la municipalité de Trégastel (Côtes-du-Nord), le pétrole qui s'échappe de l'épave du Tanio, coulée par 87 m au large de l'île de Batz, suinte au rythme de une tonne et demie par jour. Il resterait encore 10 000 tonnes de pétrole dans la proue du pétrolier. Tandis que les militaires continuent à nettoyer la côte souillée par le fuel, on apprend que le juge d'instruction de Guingamp est chargé du dossier du naufrage du Tanio sur réquisition du procureur général du parquet de Rennes. Le juge est chargé de déterminer si cette pollution peut avoir des conséquences pénales et, dans ce cas, rechercher qui est responsable. Au Havre, le tribunal de grande instance a ordonné la saisie conservatoire de la cargaison (7600 t) qui avait été remorquée dans la partie arrière du bateau, jusqu'au port. D'autre part, le tribunal de commerce a

ordonné la saisie conservatoire de l'épave. Ces deux décisions ont été prises à la demande de quatre communes : Trébeurden, Trégastel, Plomeur-Bodou et Lannion. Enfin, le Comité de coordination et de vigilance des élus du littoral des Côtes-du-Nord appelle les élus et la population à une manifestation ferme, mais pacifique, à Paris la semaine prochaine.

- 28 mars 1980..... Au-delà des problèmes proprement techniques que pose le naufrage du Tanio, on commence, en Bretagne, à mesurer les effets que la marée noire ne manquera pas d'avoir sur la saison touristique. L'Office de tourisme de Trégastel, directement touché par la catastrophe, a enregistré une baisse de 50% des demandes de renseignement et 10% d'annulations de locations. Et pourtant, les plages devraient être propres dans un mois et demi. C'est toute la Bretagne qui est touchée par le phénomène. Même la Bretagne intérieure est atteinte par ce phénomène.
- 28 mars 1980..... Le chef de l'État Valéry Giscard d'Estaing adresse à son ministre de la justice un courrier où il demande l'indulgence pour les Bretons qui ont déversé du mazout du Tanio devant l'Élysée, le 19 mars 1980. Il demande de tenir compte de l'émotion provoquée en Bretagne après les épreuves déjà subies. Sur le front antipollution, on estime que 4300 t de fuel ont été recueillies et qu'il en reste 1700 t sur les rochers et dans les endroits inaccessibles. Mais l'épave continue à perdre quelques litres par minute.
- 30 mars 1980..... La clinique des oiseaux de Trébeurden (Côtes-du-Nord) continue de tenter de sauver les oiseaux mazoutés par le Tanio. Mais ce serait un oiseau sauvé sur cent. Bravant la tempête et le pétrole, les macareux-moines sont revenus depuis quelques jours nicher dans la réserve des Sept-Îles. Mais ce sanctuaire des oiseaux de mer, une fois encore, est touchée par le pétrole. Combien réchapperont à cette nouvelle marée noire qui provoque une hécatombe ? A la clinique de Trébeurden, mise en place par la LPO et la SEPNB, près de 700 oiseaux ont été recueillis. Avec les deux autres cliniques de Plestin-lès-Grèves et Pléneuf-Val-André, on a recueilli plus d'un millier d'oiseaux vivants et cinq cent au moins sont morts. Les deux tiers sont des alcidés menacés de disparition : petits pingouins torda, et guillemots. La catastrophe s'est produite au moment de la migration des plongeurs (15% des pertes) et de leur mue. La rencontre de la plus petite nappe de pétrole ou d'une forte irisation leur est fatale. Les fous de Bassan, qui restent le plus souvent à terre ou pêchent à vue, ont été relativement épargnés (3% des victimes), mais les grèbes moins. Quelques macareux ont été touchés, mais la plupart n'étaient pas encore arrivés. Du côté des conservateurs de la réserve des Sept-Îles, on compte dix oiseaux morts pour un recueilli vivant et on estime qu'il y a déjà plus de douze mille oiseaux tués. Les survivants sont réchauffés, suralimentés, puis lavés, rincés, mis en volière. Plus tard, s'ils ont survécu, ils seront relâchés. Cela donne un bilan de 20% qui meurent avant nettoyage, 10% pendant, la moitié après. Ce sont bien 10% qui sont rendus à la nature. En réalité, on est en limite de l'utilité de ces opérations. Ces bénévoles continuent cependant ce travail de peur d'être remplacés par des charlatans.
- 1 avril 1980..... Sur le littoral breton, les vents violents récents et une mer forte ont provoqué la constitution de nombreuses plaques de pétrole issues du Tanio. Des plages nettoyées à Trégastel sont à nouveau souillées. La préfecture de St Briec fait état d'une irisation continue provenant de l'épave de l'avant du Tanio, de 100 à 200 m sur une dizaine de milles nautiques avec formation dans le sud-est de très nombreuses plaques. M. Aymar Achille-Fould, délégué national à la mer, assure que le délai imposé aux assureurs pour décider du sort de cette épave expire demain. Il assure d'autre part que les militaires resteront sur place aussi nombreux et aussi longtemps qu'il le faudra.
- 2 avril 1980..... Près de 600 Bretons et des élus des départements touchés par la marée noire du Tanio, se rendent à Paris afin de rencontrer le Président de la République. Choqués par le refus de celui-ci et par l'accueil un peu rude des CRS qui les canalisent à coup de matraque dans les rues de la capitale, les maires des communes concernées des Côtes-du-Nord suspendent, le lendemain, leur collaboration au plan Polmar. Un des manifestants bretons à Paris racontera ensuite que « nous étions partis Français à Paris, mais nous sommes revenus Bretons ». Les jours suivants, les élus refuseront les casse-croûte aux militaires et refuseront de recevoir toute personnalité politique envoyée de Paris.
- 6 avril 1980..... Tandis que les militaires continuent de nettoyer les plages et les rochers du littoral du nord de la Bretagne souillés par la marée noire du Tanio, Joël Le Theule, ministre des transports, survole le lieu du naufrage du pétrolier malgache, survenu il y a juste un mois. « Le gouvernement a décidé de colmater sans attendre les fuites de l'épave du Tanio avec des tôles doublantes » déclare-t-il avant de s'envoler. Il précise : « Ce n'est qu'une solution provisoire, puisque la solution définitive (renflouement de l'épave ou pompage du fuel) ne peut intervenir avant cinq mois. Il n'était plus possible d'attendre. Cependant, cette solution provisoire est coûteuse et elle n'est guère facile à mettre en œuvre : par 87 m de fond, et avec des courants alternatifs assez forts, on ne pourra travailler que deux heures par jour. Par conséquent, il faudra plusieurs semaines pour colmater les trois fuites d'où s'échappent 7 t de fuel par jour ». Reste à espérer que ce boulot tardif soit efficace.
- 9 avril 1980..... Le comité RPR de Lannion-Paimpol estime que le chef de l'État a manifesté le plus grand mépris qui soit des élus du peuple en ne recevant pas les Bretons, le 2 avril à Paris. La fédération RPR des Côtes-du-Nord demande que tout soit mis en œuvre pour faire disparaître l'épave du Tanio rapidement, quels que soient les intérêts et les règlements internationaux. Le préfet des Côtes-du-Nord proteste vivement contre la fermeture de trois restaurants de Trégastel où le personnel chargé du nettoyage de la côte prenait ses repas. Ces fermetures ont été décidées suite à la manifestation à Paris où les Bretons se sont faits matraquer. Le préfet déclare : « Cette attitude est scandaleuse et il y a d'autres moyens d'exprimer sa mauvaise humeur que de refuser de donner à manger à des gens venant de l'autre bout de la France pour nettoyer la côte bretonne ». Le Canard Enchaîné raconte que les chouans ont reçus des gnons qui leur ont

ouvert les yeux (au beurre noir) sur la subtilité frappante d'une politique élyséenne. Alors, les ploucs de Trégasoil et Ploumazout ont reflué vers l'Ouest, l'écharpe en bandoulière et le coeur en écharpe. De qui se plaignent-ils ces joueurs de binioù à peine bons à voter bien ? Faire la grève de la grève, la grève sur le tas de mazout, qu'on les châtie !

- 10 avril 1980..... Pour nettoyer les plages bretonnes, un nouvel effort sera nécessaire pour débarrasser la côte de Granit rose du pétrole du Tanio, avant le début juin. Aussi, le préfet des Côtes-du-Nord demande l'envoi de deux nouvelles compagnies de militaires. La colère des habitants s'est manifesté au cours de réunions des conseils municipaux des communes affectées. Certains conseils invitent les gens à renvoyer leur carte d'électeur à l'Elysée. Le sous-préfet de Lannion a été pris à partie et sa voiture aspergée de pétrole. Finalement, une délégation d'élus sera reçue par le président de la République le 23 avril à l'Elysée. Le CELIB (Comité d'Etudes et de Liaison des Intérêts Bretons) estime que « parler de colmatage n'est pas sérieux » à propos de l'épave du Tanio et « présenter cette technique comme une solution, même provisoire » ne l'est pas plus. « En refusant d'entreprendre dès à présent le renflouement de l'épave, alors que les conditions sont les plus favorables, le gouvernement accepte implicitement de courir le risque que les 10 000 tonnes encore contenues dans le Tanio se répandent dans la mer ».
- 11 avril 1980..... Venu participer à la session extraordinaire du conseil général des Côtes-du-Nord à propos de la marée noire du Tanio, Aymar Achille-Fould, président de la commission interministérielle de la mer, annonce le renfort de trois compagnies de militaires. Mais les explications et annonces ne convainquent guère les élus. « Cette journée a montré le décalage considérable entre les propositions faites en 1978 et la réalité d'aujourd'hui » constate le président PS de l'assemblée, qui ajoute « Tous les témoignages montrent qu'en réalité la marine nationale, chargée de la prévention, est dans l'incapacité absolue de traiter le cas d'un pétrolier de 500 000 t en difficulté. Le monde moderne, celui d'une société axée sur le profit, a bâti des outils que les hommes ne peuvent plus maîtriser. Et la Bretagne continuera de vivre en état d'insécurité ». Un élu communiste explique que le gouvernement n'a rien fait depuis mars 1978 : « La situation que nous vivons aujourd'hui résulte de choix politiques. On ne peut évacuer la politique de cette marée noire. On ne l'y met pas, on l'y trouve. Qu'a fait le gouvernement depuis le naufrage du Tanio ? Il a laissé le champ libre aux armateurs et s'en remet à eux. Il ne fait que répéter ce que lui disent les assureurs. Est-ce normal et explicable ? ». Trois choses sont demandées au gouvernement : le nettoyage des côtes, vider l'épave du fuel et des indemnisations.
- 12 avril 1980..... C'est la société de Marseille Intersub qui a été chargée d'effectuer les travaux de colmatage des fuites de l'épave du Tanio. Cette société travaillera avec le concours d'une entreprise britannique de plongée et avec la firme française International Sea Service, spécialisée dans l'entretien des plates-formes pétrolières. Le colmatage des fuites s'effectuera par le procédé d'injection de résines sous pression. Les opérations devraient commencer le 19 avril et durer une quinzaine de jours.
- 12 avril 1980..... Estimant que le nettoyage des côtes bretonnes, actuellement réalisé sous le contrôle de l'administration, ne progresse pas, les maires des communes de la Côte de Granit rose décident de mettre un terme au boycottage du plan Polmar et de reprendre en main la direction des opérations. Cette décision est prise en soirée lors d'une réunion du comité de vigilance et de coordination à Trégastel, pour ne pas risquer de pénaliser la population à l'approche de la saison touristique. La grève administrative reste toutefois maintenue pour ce qui concerne les relations avec l'administration. Le comité réclame une information complète sur les études de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes et du CEDRE, notamment à propos de l'utilisation des dispersants. Le bateau de service pour les travaux de colmatage est en route avec deux petits sous-marins pour aider les plongeurs. Le travail sur l'épave ne pourra guère dépasser plus d'une heure par période de six heures et les plongeurs devront rester le reste du temps à la pression sous-marine. La première tâche sera d'installer un échafaudage permettant de faciliter leur travail, avant de commencer le colmatage des trois trous repérés. Les plongeurs vivront pendant 15 à 20 jours dans le petit monde clos de leurs caissons.
- 19 avril 1980..... Les opérations préliminaires au colmatage de la partie avant du pétrolier Tanio devaient débuter aujourd'hui. Mais le mauvais temps empêche la mise à l'eau des mini-sous-marins qui doivent être utilisés pour cette opération.
- 23 avril 1980..... Vingt-deux élus bretons des communes qui ont été touchées par la marée noire du Tanio sont reçus à Paris par le président Giscard d'Estaing (trois quarts d'heure), puis par le Premier ministre Raymond Barre et plusieurs autres ministres pour une séance de travail de deux heures et demie. Alphonse Arzel, président du comité de coordination résume l'opinion de ses collègues en se déclarant assez satisfait des assurances données. Les points positifs l'emportent sur les déceptions. Trois dossiers abordés ; la neutralisation de l'épave du Tanio (promesse d'une épave vidée à l'automne), les indemnisations (qui resteront insuffisantes aux demandes) et la prévention contre le retour de nouvelles marées noires (promesses comme avant qui ne seront pas tenues). L'Union Démocratique Bretonne (UDB) va dénoncer cette mascarade élyséenne et dit qu'une fois de plus la population est trompée.
- 23 avril 1980..... A l'occasion de la venue à Paris des élus de Bretagne, les pouvoirs publics ont établi un premier bilan des efforts accomplis pour combattre la marée noire du Tanio et de ses conséquences écologiques. L'administration annonce que 27 500 t de déchets ont été récupérés qui contiennent 5000 t de pétrole (sur les 6000 t qui se sont échappées lors du naufrage). Les côtes ont été polluées sur 120 km environ, légèrement dans le Finistère, beaucoup plus gravement, sur 20 km, dans les Côtes-du-Nord. Au 13 avril, les plages étaient à peu près nettoyées mais 30 km de littoral rocheux restent à traiter. Tout devrait être terminé avant les prochaines vacances. 3500 hommes, la plupart des soldats du contingent, sont



actuellement au travail sur les côtes ainsi que 430 engins dont 200 pompes, des tonnes à lisier, des camions d'assainissement et des véhicules de travaux publics. En outre, 15 km de barrages flottants sont en place. Le bilan écologique provisoire s'établit ainsi : 1700 oiseaux ont été recueillis trois semaines après le naufrage et la plupart n'ont pas survécu. Quelques élevages de moules et de bigorneaux ont été détruits. On a constaté la présence d'hydrocarbures dans de nombreuses huîtres ; Certains viviers de crustacés ont été pollués. Toute la flore marine montre des traces d'irisation.

24 avril 1980..... Selon Joël Le Theule, ministre des transports, l'épave du Tanio pourrait être colmatée dans trois semaines. Les plongeurs ont repéré dans la coque du pétrolier deux trous circulaires d'une quarantaine de centimètres de diamètres, autour desquels ils vont mettre en place des coffrages. Puis ils couleront une résine spéciale. Deux autres déchirures difficilement accessibles ont été décelées. Au total, ces brèches lâchent environ 5,5 tonnes de pétrole par jour. Concernant la prévention générale des marées noires, le ministre précise que le programme d'équipement de cinq ans comprend l'achat de trois avions de surveillance, la construction de quatre navires de 300 t, de quatre de 900 t, de deux autres de 1800 t et d'un chalutier à long rayon d'action. Quant à la conférence régionale des quatorze pays maritimes d'Europe occidentale que compte convoquer le président de la République, elle aura lieu dans l'été. On y étudiera les règles de navigation dans la Manche, un nouveau système de séparation du trafic à Ouessant serait mis en place et les équipements de sécurité des navires ainsi que l'établissement des plans de navigation.

26 avril 1980..... Le pétrolier Tanio, qui repose par 87 m de fond dans la Manche, ne laisse plus échapper d'hydrocarbures après le colmatage des deux zones de fuite, annonce la Marine nationale à Brest. Mais les opérations vont continuer pour renforcer les «rustines» de résine posées par les plongeurs. Ce traitement de l'épave devrait lui permettre d'attendre un traitement définitif qui doit intervenir avant la mi-septembre. Les élus du comité de vigilance des communes du littoral ont réuni une assemblée générale pour dresser le bilan de leur visite à l'Elysée. Ils adressent des reproches à Raymond Marcellin, ancien ministre, qui se comporte en porte-parole des élus bretons, contrairement aux engagements pris. Ils demandent le déblocage immédiat des prêts d'indemnisation.

30 avril 1980..... Aymar Achille-Fould, président de la mission interministérielle de la mer, déclare à Landivisiau (Finistère) à propos du pompage des 10 000 t du pétrole du Tanio : «Nous prenons des risques considérables, mais nous avons essayé de mettre toutes les chances de notre côté ». Le pompage, confié à la société marseillaise Comex, débutera le 15 juin pour se terminer à la fin août. Le député PS des Côtes-du-Nord, Pierre Jagoret, déclare : «J'ai appris avec satisfaction la décision de procéder au pompage du pétrole de l'épave immergée du Tanio. Cette décision positive ne m'empêchera pas de continuer à poser des questions aux pouvoirs publics, qui n'ont toujours pas répondu : 1) Dès le 26 mars, la Comex s'affirmait prête à colmater et pomper l'épave. Combien de temps s'est-il passé avant qu'il lui ait demandé de faire des offres ? 2) Pourquoi, dans le même temps, le gouvernement s'est-il contenté d'affirmer qu'il n'y a rien à faire avant cinq mois ? La question fondamentale demeure la suivante : tout ne s'est pas passé comme si notre gouvernement avait abdiqué ses pouvoirs devant des groupes internationaux qui, arguant de leurs moyens financiers, décidaient du rythme du travail, du choix des experts, de la solution à envisager, des entreprises à sélectionner ».

28 mai 1980..... Le colmatage des trois fuites par lesquelles le fuel lourd s'échappait de l'épave du Tanio s'est achevé au début du mois de mai. Fin avril, les passagers des deux petits submersibles d'Intersub, la société chargée de l'opération ont dû repérer ces fuites. L'eau de la Manche est si froide que le fuel était devenu très visqueux et ne s'échappait plus de l'épave que par intermittence, lorsque les courants marins faisaient jouer la coque. Les plongeurs ont donc bouché deux trous situés à un mètre l'un de l'autre sur le côté tribord de l'épave. Comme prévu, ils ont d'abord collé une tôle pour obturer chacun des trous, puis ils ont posé des coffrages dans lesquels ils ont injecté une résine époxy. Cette résine, compatible avec le milieu marin et les hydrocarbures, est utilisée depuis 1974 aussi bien pour boucher des fissures sur les plates-formes de béton que pour sceller des passages de tuyauteries à travers des structures sous-marines. La troisième fuite a été plus difficile à réparer, car elle était située dans un enchevêtrement de tôles déchirées. Elle a été colmatée le 1^{er} mai par un bouchon à expansion ce qui permettra les opérations de pompage. Ce pompage est confié à la Comex et nécessite de l'eau chaude pour fluidifier le fuel. Les 2 et 3 mai, les plongeurs prennent connaissance de l'épave avec leurs collègues d'Intersub, et dès le 5 mai, il est commencé la construction d'une colonne articulée pour le pompage et l'arrivée d'eau chaude. Ce travail est fait grâce aux connaissances acquises lors du naufrage du Bohlen. Le pompage devrait durer cinq semaines, donc se terminer en septembre.

31 mai 1980..... C'est la grogne sur le front de la marée noire en Bretagne. Deux mois après et demi après le naufrage du Tanio, deux mille cinq cents militaires environ continuent à nettoyer le littoral. La coordination des soldats et aviateurs diffusent un appel qui témoigne de leur grogne : Voici un extrait de ce texte. «Les soldats en ont assez et entendent le dire. Les soldats s'organisent pour défendre leurs revendications aux côtés des syndicats de travailleurs pour populariser leur mouvement : la parole aux travailleurs sous l'uniforme. Les conditions de travail sont épouvantables : Entre sept et dix heures de travail, six jours par semaine, sans compter les gardes de nuit ; un mépris de la sécurité qui a conduit à des accidents absurdes. Nous demandons aux syndicats ouvriers qu'ils constituent une commission d'enquête hygiène et sécurité. Nous exigeons la semaine de 35 h en cinq jours, deux jours étant réservés au repos hebdomadaire. La hiérarchie militaire et le gouvernement espèrent acheter notre silence en nous versant une aumône de 43,50 francs par jour. Certes, c'est mieux que les 9,50 francs de la solde, mais c'est indigne du travail fourni. C'est 100 francs par jour de présence à Polmar pour tous qu'il nous faut ». Cet appel a le soutien des unions départementales CGT, CFDT, FEN et FO des Côtes-du-Nord.



15 juin 1980..... Le gouvernement français demande aux entreprises pétrolières de participer davantage à la lutte contre les pollutions marines. Venu présider la réunion du Centre de documentation, de recherches et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) le 13 juin à Brest, M. Michel d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie, a déclaré que les organisations et entreprises pétrolières devraient désormais participer davantage au financement des recherches relatives aux pollutions marines accidentelles. Selon le ministre, le CEDRE devra développer ses travaux dans plusieurs directions (barrages flottants anti-marée noire, récupération des déchets pétroliers sur les côtes, techniques de bio-dégradation accélérée). Le CEDRE devra aussi «s'ouvrir à la coopération européenne ». Il a précisé que 97% des plages du Finistère et la totalité de celles des Bretons, à propos des pollutions de la récente marée noire du Tanio, étaient maintenant nettoyées. Pour sa part, M. Francis Le Blé, maire socialiste de Brest, vient d'adresser une lettre au président de la République dans laquelle il lui expose ses préoccupations, «ainsi que celles des Bretons », à propos des pollutions maritimes. Il dénonce l'insuffisance des moyens mis à la disposition des préfets maritimes pour exercer la surveillance en mer et préconise la création d'un véritable service public contre les pollutions de la mer et du littoral. Enfin, le maire de Brest juge le statut actuel du CEDRE «désuet et inadapté ».

15 juin 1980..... La Bretagne et l'or noir : Amoco-Cadiz, Gino, Tanio... Ces noms de navires sont des blessures au flanc de la Bretagne. Blessures d'où s'échappent des flots de pétrole. Cicatrices mal refermées laissant des plages boursoufflées de mazout, ces hommes en colère. Les Bretons doivent s'habituer à la géographie. Leur terre est sur la route des pétroliers. S'ils ne veulent pas que leur côte en souffre, ils auraient aimé qu'un de leurs ports en profite. Longtemps certains, chez eux, ont rêvé de faire de Brest le grand port pétrolier de la côte atlantique. Le Havre, leur a ravi ce rôle. Les Finistériens se sont consolés avec une grande cale de réparation navale leur permettant d'accueillir les plus gros navires. Une cale qui est même prévue pour d'éventuels pétroliers à propulsion nucléaires. Energie atomique refusée à Plogoff, mais attendue à Brest... Pour l'instant, les Bretons veulent, avant tout, que toutes les précautions possibles soient prises pour éviter le retour de nouveaux accidents maritimes. C'est encore ce qu'a redit, il y a quelques jours, le bureau du comité économique et social de Bretagne, qui a repris les conclusions de son groupe de travail «mer » présidé par M. Joseph Martray. Il souhaite l'établissement d'un «plan de navigation » dans la Manche avec système de balisage, pilotage hauteurier, augmentation des moyens de contrôle et de prévention à la disposition de la marine nationale, etc. Il demande aussi que soit créé un fichier européen des navires pétroliers, «fichier qui devrait être centralisé à Brest », et que soit mis en place un observatoire permanent des conséquences économiques des marées noires, qui lui aussi pourrait être implanté dans le grand port finistérien. Cet observatoire viendrait ainsi coopérer avec le Centre de documentation, de recherches et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE). La création de ce dernier organisme a été décidée par le conseil des ministres. Pour aller vite, il a été doté du statut de la loi de 1901 sur les associations sans but lucratif. Il rejoint ainsi tous ces organismes " privés" qui gravitent autour des ministères; mais la quasi totalité de ses moyens lui sont fournis par la collectivité publique. Certes, cette situation permet au CEDRE de regrouper, en dehors des ministères, missions ou organismes concernés (l'environnement et le cadre de vie, l'intérieur, la défense, les transports, l'industrie, la mission interministérielle de la mer, le CNEXO, etc.), des institutions privées intéressées (Institut français du pétrole, Union des chambres syndicales de l'Industrie pétrolière, Comité central des pêches maritimes, Comité central des armateurs de France). Mais maintenant, son président, M. Joseph Martray, et le bureau du CES breton, souhaiteraient que le CEDRE soit doté "de la pérennité indispensable, par exemple en lui attribuant un statut d'établissement public". Dirigé par un ingénieur de l'équipement, le CEDRE emploie douze personnes et, comme toute institution veut d'abord des «murs » à elle, l'Etat, avec l'aide de l'établissement public régional, est en train de lui construire un bâtiment dans le campus du CNEXO qui domine la rade de Brest. Il en coûtera près de 3,5 millions de francs. En 1980, son budget de programme et d'expérimentation est de 5 millions de francs. Une somme qui, même si elle ne regroupe pas la totalité de l'effort en la matière, paraît bien insuffisante au vu des résultats. Manifestement, le CEDRE n'en est encore qu'au «bricolage ». Certes, il étudie les qualités des divers produits dispersants, il a réfléchi sur la meilleure manière de pomper le mazout qui reste dans les cuves du Tanio, mais une partie de son activité consiste à tenter d'adopter une «ramasseuse à patates » au nettoyage des plages, ou à étudier les mérites respectifs des moquettes à poils longs ou à poils courts pour éponger le fuel... Il reste, c'est normal, beaucoup à faire, et son rôle doit être clarifié. le CEDRE et ses experts ne sont que des donneurs de conseils que les préfets maritimes ou du département concerné suivent ou ne suivent pas. C'est ce qui s'est passé lors du naufrage du Tanio en mai dernier. Ambiguïté d'une association privée à qui est confié un rôle public important. Les Bretons souhaitent qu'elle soit levée car ils savent bien qu'ils doivent se préparer à subir d'éventuelles autres marées noires. Pour s'en convaincre, il suffit de faire quelques centaines de mètres au-delà des locaux actuels du CEDRE. La grande forme de radoub en est toute proche. Les Brestois sont fiers d'y avoir accueilli, il y a quelques jours, le Bellamya, un pétrolier français de 554 000 tonnes, appartenant à Shell, le plus grand du monde. Pendant que les Bretons de Tregastel voient leurs plages souillées par le mazout, les mille deux cents Brestois qui vivent de la réparation ont leur travail assuré par l'entretien des navires transporteurs d'hydrocarbures. L'or noir, pour la Bretagne, est-ce la meilleure ou la pire des choses ?

26 juillet 1980..... L'opération de mise en place d'une colonne de 120 m pour le pompage des 10 000 t de pétrole du pétrolier Tanio, immergé par 87 m de fond, au nord de l'île de Batz (Finistère), a commencé le 24 juillet. Les techniciens vont installer dans cette colonne les tuyauteries qui permettront d'introduire de l'eau chaude dans les soutes du Tanio, puis cette émulsion eau chaude+fuel sera pompée jusqu'à la surface et récupérée dans un autre pétrolier. Le pompage devrait commencer le 10 août, pour se terminer avant la grande marée d'équinoxe.

11 septembre 1980..... Plus de six mois après le naufrage du Tanio, au large de la Bretagne, les opérations de pompage des



8000 t de pétrole restant dans les soutes du pétrolier commenceront entre le 17 et le 22 septembre, soit avec un retard de plus d'un mois dû au mauvais temps. Les opérations s'annoncent difficiles et aléatoires car les grandes marées, accompagnées de forts courants et de mauvais temps, sont attendues à partir du 24 septembre. Le coût total des opérations est évalué à 30 millions de francs.

- 28 septembre 1980..... Le pompage du fuel restant dans le pétrolier Tanio devrait débuter enfin dans les jours à venir au large de la Bretagne et devrait durer un mois environ. Le retard dans le pompage est d'une quarantaine de jours et il faut espérer que le temps et l'état de l'océan permettent enfin d'aller au bout de l'affaire.
- 23 octobre 1980..... Les opérations de récupération du pétrole restant dans l'épave du tanker malgache Tanio coulé au large de la Bretagne en mars dernier, sont une nouvelle fois entravées par une suite d'incidents. Le mauvais temps a déchiré la conduite de 50 cm de diamètre qui relie les soutes de l'épave au pétrolier récupérateur. Les plongeurs sont parvenus à réparer, mais, le 20 octobre, c'est le bâtiment de soutien qui, à son tour, a subi une avarie de moteur et a dû regagner le port de Brest. Depuis le début du pompage, le 4 octobre dernier, 300 t de pétrole ont été récupérés sur les 8000 tonnes qui sont au fond.
- 3 novembre 1980..... Le préjudice économique provoqué par la catastrophe de l'Amoco Cadiz a été évalué à 250 millions de francs. Ce chiffre est révélé par le président de l'Union des villes du littoral ouest-européen, au terme de travaux financés par la CEE et réalisés par des experts de l'INRA (institut national de recherche agronomique). La perte globale est estimée à 201,3 millions de francs pour la pêche (poissons et crustacés) et la conchyliculture (moules et huîtres).
- 21 décembre 1980..... Quatre-vingt-dix-huit commandants de bateaux condamnés en France. «En 1979, les tribunaux maritimes commerciaux ont rendu cent sept jugements à la suite d'infractions en matière de circulation maritime (essentiellement au large d'Ouessant et de Cherbourg) soit neuf acquittements et quatre-vingt-dix-huit condamnations allant de 500 francs d'amende à six mois de prison avec sursis et 200 000 francs d'amende. , Toutefois, la plupart des procès-verbaux sont transmis, soit par la voie diplomatique, soit directement aux autorités maritimes des pays concernés. Il s'agit là d'une procédure normale mais relativement longue et il faut constater que certaines autorités étrangères restent encore très discrètes quant aux suites données aux constats d'infraction. » Telles sont les indications que le ministre des transports donne, au Journal officiel du 8 décembre, à M. Charles Miossec député (RPR) du Finistère. Quant à l'action de la marine nationale au large de la Bretagne. on retiendra que, du 1er avril 1978 au 30 juin 1980, la participation des divers bâtiments militaires à la surveillance du rail d'Ouessant s'est traduite par 22438 heures de mer, non comprises 354 heures de surveillance par aéronefs. Durant cette même période, 4017 navires contrevenants ont pu être identifiés et 2873 procès-verbaux dressés. 108 navires ont été déroutés sur Brest et 303 contrevenants ont fait l'objet d'une enquête des services des affaires maritimes à bord, lors d'une escale normale dans un port français. A huit reprises différentes, des remorqueurs ou unités diverses sont intervenus pour escorter des pétroliers en avaries à moins de 50 milles nautiques de nos côtes, indépendamment du sauvetage de l'épave du Tanio.
- 2 janvier 1981..... Le pompage des cuves du pétrolier Tanio, immergé par 80 m de fond au large du Finistère, pourrait reprendre au début de cette année mais ne devrait pas être terminé avant le mois d'avril. Telle est la dernière estimation de la Comex, chargée de l'opération estimée au départ à 50 millions de francs et qui pourrait atteindre le chiffre de 200 millions. Plusieurs mois après le début des travaux, les difficultés continuent à s'accumuler. Les matériels installés sont malmenés, rompent à différents niveaux et il faut faire une maintenance continue en des conditions hivernales. Les plongeurs ne peuvent pas intervenir par un vent supérieur à force 4 ou travailler dans un courant supérieur à un nœud. Chaque tempête arrache ou détériore les flexibles, fait sauter d'autres matériels. Les bateaux de soutien rentrent souvent au port pour s'abriter. Peut-être faudrait-il arrêter, mais les affaires ont trop tardé pour mécontenter encore les populations et élus bretons. On continue quoiqu'il en coûte !
- 6 janvier 1981..... Au nord d'Ouessant, exercice de contrôle par la marine nationale d'un pétrolier en panne. Un exercice d'assistance technique à un pétrolier dont on avait simulé une panne de machines a eu lieu, le 3 janvier, à une quarantaine de milles (environ 75 kilomètres) au nord d'Ouessant (Finistère), mettant en œuvre des moyens importants de la marine nationale à Brest. Cet exercice, baptisé «Azèque 2 », complétait l'expérimentation effectuée en 1978 par beau temps. Il avait pour but de contrôler la possibilité de maintenir au large des côtes, par mauvais temps, un pétrolier en avarie avec un faible préavis d'alerte. Le vent soufflait par rafales de 75 kilomètres à l'heure et il y avait des creux de 5 à 6 mètres. Le pétrolier l'Emeraude déplaçait 220 000 tonnes. Le remorqueur Abeille-Flandre, qui est à la disposition permanente du préfet maritime, la frégate de Grasse. qui assurait la coordination des opérations, et un hélicoptère Super-Frelon avec l'équipe d'évaluation et d'intervention de la préfecture maritime de Brest, se sont aussitôt rendus sur la zone. Une heure après l'alerte, les techniciens de la mer, deux officiers et six hommes, étaient hélitreuillés sur le pont du pétrolier, et un quart d'heure plus tard la remorque était passée. Selon le Porte-parole de la marine nationale à Brest, cette expérience montre que lorsque «la marine est prévenue à temps elle peut intervenir efficacement, même par mauvais temps ». Ce type d'exercice a été décidé après le naufrage, le 14 mars 1978, dans la tempête, de l'Amoco-Cadiz, chargé de 230 000 tonnes d'hydrocarbures, au large de Portsall (Finistère), Depuis, les préfets maritimes - à Brest, à Cherbourg et à Toulon - ont été désignés pour représenter le premier ministre. coordonnateur de toutes les actions en mer de surveillance, de prévention et de lutte contre la pollution.
- 7 janvier 1981..... Le président Giscard doit inaugurer au début de février et en grand tralala la tour-radar de l'île



d'Ouessant. C'est une construction de 70 mètres de haut, sur laquelle a été installé, à la fin du mois de décembre, un radar d'une portée d'environ 50 kilomètres et destiné à la surveillance du trafic maritime. Les techniciens ont baptisé cet ouvrage «le hochet de Giscard »: en raison de sa forme, mais aussi et surtout de l'usage électoral que VGE compte en faire. Grâce à cet ensemble, dont la construction a été accélérée, il serait possible d'éviter les catastrophes pétrolières, mais, en tout état de cause, de faire un joli numéro d'écologie spectaculaire du genre «voyez comme je suis efficace »... Hélas ! un grand malheur est arrivé: l'antenne du radar s'est révélée défectueuse ; c'est à tel point que les services techniques des phares et balises ont refusé l'homologation. Deuxième malheur, et c'est pis: le constructeur de cette antenne, à savoir la société Thomson-CSF (toujours la même qui se taille la part du lion, et dont l'administrateur est Philippe Giscard d'Estaing, un cousin), ne pourra pas en livrer une autre avant six mois, le temps de la fabriquer. Vu l'intérêt électoral, pas question de renoncer à l'inauguration. Et, vu l'urgence (électorale), on a prévu un scénario de remplacement: «on» démonterait une console de visualisation appartenant au centre de contrôle du cap Gris-Nez (Pas-de-Calais) pour l'installer à Ouessant. A l'aide d'une bande vidéo, «on» projetterait sur cette console, devant Giscard, des images du trafic maritime enregistrées... au cap Gris-Nez. Le bon peuple n'a pas besoin de s'apercevoir de ce dernier détail. D'abord, qu'est-ce qu'il y connaît ?

15 janvier 1981..... La prévention des marées noires : Le dispositif de surveillance à Ouessant va être renforcé. Le conseil des ministres du 14 janvier devait entendre une communication du ministre des transports relative aux mesures de prévention des pollutions marines accidentelles, autrement dit des marées noires. Depuis la catastrophe de l'«Amoco-Cadiz », en mars 1978, diverses mesures politiques et juridiques ont été prises. dans le cadre de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), notamment qui intéressent les rivages de la Manche et de la Méditerranée. Des «centres de sécurité », chargés d'assurer les contrôles à bord des navires, ont été créés dans les ports. Au nombre de quatorze actuellement, ils seront vingt prochainement. En 1979, vingt-trois mille six cents visites ont été effectuées à bord des navires de pêche et de commerce. Au chapitre des routes maritimes, deux nouvelles «autoroutes» parallèles seront mises en service au large d'Ouessant, en vertu d'un accord franco-britannique, ce qui repoussera le trafic à 24 milles (43 kilomètres) au large d'Ouessant. Une balise de grande dimension située au sud-ouest d'Ouessant devrait en outre être mise en service, pour guider les navires, avant 1985. Les navires de surveillance de la marine nationale ont dressé en Manche et en Méditerranée, sept cent quatre-vingt-cinq procès-verbaux d'infraction en 1980 à l'encontre de commandants qui n'avaient pas respecté le code de la route maritime. En 1981, l'effort financier portera essentiellement sur les moyens d'améliorer les techniques de lutte contre les marées noires, et. les crédits de recherche et d'expérimentation seront doublés. Le stock de barrages flottants en réserve (pour protéger les parcs à huîtres, essentiellement) devrait atteindre en 1981 30 kilomètres et les quantités de produits chimiques spéciaux capables de traiter immédiatement 30 000 tonnes d'hydrocarbures déversées à la mer seront entreposés, prêts à servir. L'Etat a conclu d'autre part des protocoles d'accord avec des entreprises privées pour disposer, en cas de besoin, de pompes, d'engins de nettoyage, de cinq cents véhicules spécialisés et de petits pétroliers pour évacuer les déchets. Au total, l'Etat aura consacré à la prévention des marées noires 33 millions de francs d'investissements en 1978, 1979 et 1980 et quelque 150 millions de francs, en dépenses de fonctionnement, pour la seule année 1980.

1 février 1981..... Une plainte est déposée à Abbeville (Somme) par des protecteurs de la nature. Le groupe Environnement, protection et ornithologie en Picardie (GEPOP) vient de déposer une plainte, par l'Intermédiaire de son avocat à Amiens. Me Francis Lecul, entre les mains du procureur de la République du tribunal de grande instance d'Abbeville pour destruction d'animaux et de milieux naturels. Depuis le 7 janvier, les membres de cet organisme ont trouvé, sur les 40 kilomètres de la côte picarde, de Quend-Plage au Tréport, plus de mille oiseaux mazoutés. Le GEPOP fait remarquer que, en règle générale, on ne retrouve qu'une victime sur six. Il rapproche cette hécatombe de celle causée par la pollution due au naufrage de l'Amoco-Cadiz en 1978. A cette époque, en un mois, on avait récupéré quatre mille oiseaux sur 200 kilomètres de plage. Les effets de la pollution actuelle seraient donc du même ordre. Selon le GEPOP, elle n'est pas accidentelle. Le mazout qui souille actuellement la Manche et la mer du Nord provient du dégazage effectué par des pétroliers dont les capitaines savent que la surveillance française par thermophotographie aérienne est abandonnée faute de crédits. L'association écologique, qui continue son travail sur le littoral de la Somme, fait appel aux volontaires et donne des conseils pour soigner les oiseaux encore vivants. Elle a d'ailleurs installé un centre de soins à Cayeux-sur-Mer. Le siège social du GEPOP est au musée de Picardie à Amiens.

18 février 1981..... Avec le naufrage du Tanio sur les côtes bretonnes, on est en passe de battre un record : pour éponger le pétrole qu'il a déversé dans la mer et pour pomper celui qui reste encore dans ses soutes (17 000 tonnes en tout), on a déjà dépensé 250 millions de francs. Depuis 1967, le seul nettoyage des marées noires a coûté 860 millions de francs, soit une moyenne de 120 francs par an et par Français.

18 février 1981..... Giscard d'Estaing, qui devait se rendre en Bretagne et inspecter le «rail » des pétroliers pour y faire son numéro sur la lutte contre les marées noires, y a renoncé. Il n'aurait pas pu dire grand-chose. En effet, selon les experts, la France ne dispose toujours pas de remorqueurs capables de secourir de gros pétroliers en difficulté afin d'éviter les catastrophes. Faute de crédits, on a même supprimé la surveillance aérienne des tankers et abandonné la technique photographique pour repérer ceux qui rejettent leurs résidus de pétrole au large de nos côtes. Les Bretons le savent, et le Président, qui doit se souvenir de certaines pommes, aurait eu du mal à les convaincre du contraire.

18 février 1981..... Voilà bientôt trois ans que l'Amoco-Cadiz s'est échoué sur les côtes bretonnes. Mais, les primes des assurances étant bloquées par l'action judiciaire, les villes sinistrées ne commenceront à toucher les dommages et intérêts



que vers 1988, soit 10 ans après la catastrophe, et encore à condition que ... À condition que les procès et contre procès ne soient pas indéfiniment prolongés par des procédures nouvelles. Tous se dérouleront devant un juge fédéral de Chicago et le premier, qui s'ouvrira seulement en 1982, ne servira qu'à établir un premier partage des responsabilités. Viendront ensuite l'appel et une nouvelle confrontation des experts plongés dans des tonnes de rapport. Il faudra après cela procéder à des évaluations et les soumettre la justice. Il faudra enfin faire chiffrer le préjudice écologique. C'est long tout ça, si long que l'hypothétique marée de dollars risque, si elle le fait jamais, de n'atteindre la côte bretonne que vers l'an 2000 (ce sera pire en fait, en réalité). C'est que l'Amoco-Cadiz Co, l'Amoco-Cadiz International Co, et la Standard Oil ont trouvé une astuce : faire porter une partie du chapeau au gouvernement français. Arguant du rapport de la commission d'enquête parlementaire française, des rapports des autorités maritimes à propos du naufrage, et s'appuyant sur les dossiers de presse, elles déclarent l'État français lui aussi responsable. En conséquence, les Américains ont introduit ce qu'on appelle des demandes reconventionnelles. C'est légal. En fait, la Standard Oil essaye tout simplement d'avoir les victimes à l'usure. Pendant ce temps, diverses autorités françaises et européennes tentent d'établir le montant de la facture. D'après le directeur de l'environnement de l'OCDE, il y aurait au minimum pour 700 millions de dégâts auxquels il faut ajouter 270 millions de dommages subis par les professionnels du tourisme, de la mer et 438 millions de nettoyage. Pour les spécialistes les plus pessimistes, on arrivera à un total d'environ 200 milliards de centimes. La facture écologique sera, elle aussi, salée. Sur les côtes bretonnes touchées, même après la disparition du pétrole, la faune marine a beaucoup changé. Elle ressemble parfois si, selon les experts, à celle que l'on trouve la sortie des égouts et elle s'est raréfiée. La marée noire en quelques jours a détruit 260 000 t de nourriture pour poissons. Dans la seule baie de Lannion, 25 millions d'invertébrés ont disparu en un mois. Les poissons sont allés manger ailleurs et beaucoup de ceux qui restent sont malades. Bref, la chaîne alimentaire qui permettait l'équilibre écologique de cette zone côtière et qui faisait sa richesse est brisée. Les spécialistes s'avouent incapables de dire précisément ce que seront les conséquences de ce désastre. D'autant plus que si le pétrole a disparu en surface, il reste souvent enfui en profondeur dans les plages de sable et dans la boue des estuaires, d'où il ressort peu à peu. Il peut donc avoir des effets néfastes pendant encore dix ans. Mais cela, on ne le crie pas sur les toits : l'essentiel, pour le gouvernement et pour les préfets, c'est que les plages soient propres en surface pour les touristes.

18 février 1981..... Mise en service au début de l'année, la tour d'Ouessant ne suffira pas à garantir la sécurité dans la Manche. La tour d'Ouessant que le président de la République devait inaugurer au cours de ce mois de février a été mise en service au début de l'année 1981. Elle permet une meilleure surveillance du rail de navigation d'Ouessant mais son efficacité paraît déjà limitée. C'est en 1976 que fut mis au point un programme de surveillance des côtes bretonnes qui comprenait plusieurs éléments. Trois «tours» devaient être construites sur les îles de Sein, Ouessant et Batz; les images qu'elles capturaient étant renvoyées à un centre situé sur la côte, à la pointe de Corsen, pour être exploitées par la marine. C'est par Ouessant, en septembre 1979, que les travaux commencèrent, alors que la catastrophe de l'Amoco-Cadiz, quelques mois plus tôt, avait démontré une fois de plus la nécessité de la prévention dans le domaine de la sécurité maritime. L'ouvrage se compose d'une tour, haute de 72 mètres hors sol et d'un diamètre de 6 mètres. Il est ancré à 15 mètres de profondeur dans les rochers et construit en béton précontraint. Trois tambours métalliques de 10 mètres de diamètre accueilleront dans le haut des locaux de service et la vigie à vue panoramique réclamée par la marine. Le radar, situé au sommet de la tour, a une portée de 36 à 40 milles nautiques. Mais s'il fonctionne depuis plusieurs semaines, un indicateur supplémentaire devrait, au cours des jours prochains, lui permettre une surveillance plus précise du «rail » de navigation. La tour d'Ouessant est destinée à remplacer le sémaphore situé à proximité de l'ouvrage. La portée de l'ancien radar ne dépassait pas 30 milles et ne lui permettait pas de «balayer» le rail dans son intégralité. En effet, en 1979, après les catastrophes pétrolières, aux deux voies, une montante, l'autre descendante, est venue se rajouter une troisième plus éloignée (de 27 à 33 milles nautiques) réservée aux bateaux transportant des matières dangereuses. Ce dispositif est complété par les patrouilles d'un bâtiment de la marine. Les images du radar sont actuellement renvoyées au moyen d'un faisceau hertzien sur les équipements du sémaphore, et la marine ne compte pas aller «habiter » la tour avant l'achèvement du centre du Corsen, fin 1981, date à laquelle elle quittera l'île pour ne laisser dans le nouvel ouvrage qu'une équipe de maintenance. Le coût de la tour elle-même est de 16 millions de francs; celui des équipements de 10 millions de francs. Avec le centre de Corsen, le montant total des travaux atteindra 50 millions de francs. Mais, dès aujourd'hui, son efficacité paraît limitée. Tout d'abord, parce que les deux autres équipements que devaient recevoir sein et Batz ne sont pas encore sortis des dossiers. Ensuite, parce que les nouvelles règles de circulation qui doivent entrer en vigueur réduiront le nombre des voies de circulation à deux en les éloignant de la côte : la voie montante s'étendra de 24 à 29 milles; la voie descendante de 33 à 38 milles.

5 mars 1981..... Le capitaine du pétrolier libérien Amoco-Cadiz qui s'était échoué sur les côtes bretonnes le 16 mars 1978 et qui provoqua une marée noire sans précédent, a eu un comportement inexcusable selon le rapport final d'une commission d'enquête du gouvernement de Monrovia publié ce jour à Londres. Le rapport, qui n'évoque pas la question de la responsabilité civile dans cette affaire, affirme cependant que la cause principale de l'accident est une panne dans le système de gouvernail du bâtiment. Il annonce que le capitaine italien du navire se verra délivrer à nouveau une licence de capitaine le 17 mars. Le document présenté par le commissaire libérien pour les affaires maritimes, s'il impute essentiellement le drame à une panne mécanique, critique cependant sévèrement la conduite du capitaine. «Le fait que le capitaine ait attendu deux heures vingt minutes avant de lancer un appel général de détresse après s'être échoué, constitue une énorme négligence qui ne peut pas être excusée » note le rapport. Le document du gouvernement de Monrovia indique encore que le remorqueur ouest-allemand Pacific, qui s'est porté au secours de l'Amoco-Cadiz, n'était de toute façon pas



suffisamment puissant pour tirer le pétrolier en difficulté vers la haute mer. Il critique aussi sévèrement les autorités françaises : « Contrairement aux règles de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, les autorités françaises ont arrêté le capitaine de l'Amoco, confisqué des documents de bord du navire et refusé de remettre ces documents à la commission d'enquête libérienne et de collaborer aux travaux de cette dernière. Mais le rapport de la commission salue le courage et l'efficacité des équipes françaises qui, avec des hélicoptères, ont secouru l'équipage du pétrolier devant Portsall. Pour sa part, le maire de Ploudalmezeau (Finistère) et président du syndicat mixte des 73 communes bretonnes sinistrées par la marée noire, s'est déclaré très surpris des conclusions de l'enquête libérienne. Il estime que la catastrophe aurait pu être évitée si l'appel de détresse avait été lancé immédiatement et qu'un commandant de navire devait être capable de maîtriser son bateau et de le maintenir loin des côtes en cas d'avarie. Le maire breton s'étonne aussi que le rapport libérien n'ait pas fait état du mauvais état du bateau.

12 mars 1981..... Les élus du Finistère et des Côtes-du-Nord, trois ans après la catastrophe de l'Amoco Cadiz, réunissent au Sénat une conférence de presse pour protester contre la publication récente d'un rapport libérien et faire le point sur les recours engagés auprès du tribunal de Chicago aux Etats-Unis. Ils se déclarent indignés par la publication par le Libéria d'un rapport qui, dans une première partie, condamne le capitaine de l'Amoco-Cadiz et lui donne par ailleurs l'autorisation de naviguer à partir de ce mois. Pour eux, ce n'est qu'un lampiste et les véritables responsables de la marée noire sont ailleurs. « Notre seul adversaire réel est le groupe Amoco, filiale de la Standard Oil of Indiana, que nous considérons comme responsable de l'accident. Le rapport libérien essaie de gommer tous les rapports entre l'Amoco-Cadiz et la Standard Oil of Indiana, au moment même de l'échouage. Nous disons, nous, qu'il ne faut pas émarginer ce point essentiel du dossier » déclarent-ils.

21 mars 1981..... Après la publication par le gouvernement libérien du rapport d'enquête sur l'échouage de l'Amoco-Cadiz, suite à la marée noire provoquée, il y a trois ans, le ministre français des transports, Daniel Hoeffel, indique dans un communiqué : « Il est regrettable que les autorités libériennes aient reproché leur manque de coopération aux autorités françaises. Celles-ci se sont au contraire toujours montrées disposées à collaborer au bon déroulement des enquêtes. Notamment, elles ont pris les mesures nécessaires pour faciliter l'information de la commission libérienne d'enquête dans les respects de nos règles de droit interne ». Il ajoute : « La lecture du rapport fait apparaître que si la commission libérienne d'enquête a rassemblé des informations importantes, elle n'a pas épuisé les possibilités que lui offraient les documents auxquels elle avait accès, et a trop souvent éludé les conclusions auxquelles conduisaient ses propres constatations. Le rapport définitif passe sous silence la question des contacts et de la coordination entre les responsables chargés à terre de suivre les opérations de l'Amoco-Cadiz d'une part, et ceux chargés de suivre les opérations des remorqueurs d'autre part ».

24 mars 1981..... Pollutions maritimes accidentelles : Soutien financier des compagnies pétrolières à la recherche. Trois ans exactement après le naufrage de l'Amoco-Cadiz sur les rochers de Portsall et la « marée noire du siècle » qu'il a provoquée, les chercheurs et les techniciens du CEDRE (centre de documentation, de recherche et d'expérimentation), installés à Brest, ont reçu l'assurance que les compagnies pétrolières allaient désormais verser leur écot à la lutte contre les pollutions maritimes accidentelles par les hydrocarbures. En effet, à l'occasion de l'inauguration aujourd'hui des nouveaux locaux du CEDRE installés sur le campus du centre océanologique de Bretagne, face au goulet de la rade de Brest. M. François Delmas, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'environnement, a déclaré : « Par l'intermédiaire du Fonds de soutien aux hydrocarbures et selon une programmation pluriannuelle, les pétroliers devraient pouvoir consacrer dans les cinq ans à venir 7 millions de francs par an en moyenne pour favoriser des projets présentés par des industriels dans trois domaines : - La détection et l'observation du déplacement des nappes de pétrole en mer ; - La réalisation de matériel de récupération du pétrole répandu en mer ; » - La recherche de techniques et de produits pour le traitement des nappes. » En outre, l'ensemble des crédits de recherche et d'expérimentation pour lutter contre les marées noires seront doublés cette année, passant à 20 millions de francs, contre 10 millions de francs l'an dernier. Ces propos confirmant que le CEDRE, né il y a deux ans, avait désormais atteint une vitesse de croisière ont satisfait M. Joseph Martray, président du conseil d'administration, et les quelque vingt-cinq chercheurs du centre. « Mais il faut désormais permettre à l'industrie française de se placer à l'exportation sur les créneaux commerciaux du matériel de lutte antipollution », a précisé M. Martray. Des missions du CEDRE ont d'ailleurs été envoyées, notamment en Sicile, en Algérie, en Grèce et aux Etats-Unis lors de l'éruption du puits IXTOC 1, dans le golfe du Mexique. Actuellement, le CEDRE perfectionne ses études en liaison avec les autres ministères et les industriels dans deux directions : récupération des hydrocarbures déversés en mer et nettoyage des plages. Trois projets mis au point par des industriels ont quelques chances de déboucher prochainement sur des réalisations. Il s'agit de navires spécialement équipés pour absorber les couches d'hydrocarbures échappées des flancs d'un tanker ou d'un puits off shore. Les modèles ont été mis au point par Alsthom Atlantique (projet Neyrtec), par les chantiers de France-Dunkerque (projet Sydem) et par l'Institut de mécanique des fluides de Lille (projet VIRP). Sur le deuxième point, il s'agit de savoir si, dans le cas d'un second Amoco-Cadiz ou d'un Tanio, les sauveteurs pourront se passer de pelles, de seaux et de râtaux et travailler moins à la chinoise sur les plages. On peut d'abord - et les expériences le démontrent - perfectionner les systèmes d'aspiration et utiliser les machines à nettoyer les plages - au nombre de cinquante actuellement dans les communes du littoral - qui raclent les bouteilles, les cageots, les papiers, les mégots. On peut surtout concevoir une machine nouvelle, mais simple, qui serait attelée à un tracteur et qui rassemblerait à ces ramasse-miettes mécaniques que passent sur les nappes les maîtresses de maison entre le fromage et le dessert. Au lieu de collecter les miettes, ce seraient les boulettes de pétrole et de sable qui seraient ramassées par un tapis en caoutchouc à tétines dont il est permis de

voir actuellement l'avant-prototype dans les laboratoires du CEDRE.

29 avril 1981..... Sur le littoral océanique breton, ce sont 800 tonnes de fuel qui ont été récupérées dans la cuve centrale de l'épave du Tanio après vingt-quatre heures de pompage malgré des conditions météorologiques difficiles. Un premier pompage avait débuté le 3 octobre 1980, mais avait dû être interrompu le lendemain après des incidents techniques multiples. A ce jour, 1330 t au total ont pu être récupérées sur les quelque 8000 t que renferme toujours l'épave. D'autre part, en matière de sécurité maritime, les pétroliers français apparaissent comme les «leaders mondiaux», avec les Japonais et les Norvégiens, de la sécurité en mer. Telle est, rapportée par le Centre de documentation et d'information de l'assurance (CDIA), la constatation faite par l'Institut maritime néerlandais au vu des statistiques d'accidents maritimes pavillon par pavillon. A l'inverse, les statistiques montrent que les pétroliers battant pavillon indien, grec, espagnol et libérien sont les moins sûrs.

2 juin 1981..... M. Louis Le Pensec, ministre de la mer, visite le Centre d'opérations maritimes (COM) à la préfecture de Brest. Au COM sont centralisés toutes les informations sur la situation des navires au large de la Bretagne, notamment dans le cadre de la surveillance du trafic à l'entrée de la Manche. Le ministre de la mer survole en hélicoptère les installations de contrôle mises en place à Ouessant et le «rail» qu'empruntent au large les cargos. Au cours d'une conférence de presse, il annonce son intention d'améliorer tout ce qui peut l'être dans le domaine de la surveillance, des interventions et des remorquages en mer. Interrogé sur le pompage du fuel du pétrolier Tanio, pompage qui est interrompu depuis plusieurs semaines à cause du mauvais temps, M. Le Pensec annonce la reprise des travaux dans les semaines à venir. A ce sujet, le préfet maritime de Brest indique que le contenu de l'épave où il reste encore plusieurs milliers de tonnes de pétrole, ne présente aucun danger pour les estivants. Enfin, M. Le Pensec exprime son intention de rendre public les rapports sur le naufrage de l'Amoco Cadiz, en mars 1978, et l'explosion du pétrolier français Bételgeuse en Irlande en janvier 1979.

22 juin 1981..... Les opérations de pompage des 8000 t de pétrole encore contenues dans la partie avant de l'épave du Tanio, le pétrolier qui s'est coupé en deux au large de la Bretagne en mars 1980, reprennent aujourd'hui, après avoir été interrompu depuis le 13 mai. Le ministre Le Pensec indique que le pompage serait terminé avant le milieu de l'été. Les responsables de la marine nationale et de la Comex (société marseillaise chargée des travaux de pompage) estiment qu'ils peuvent tenir ce pari. Depuis septembre dernier, 2000 t seulement ont pu être extraites des cuves de l'épave, en raison des mauvaises conditions météo et d'incidents techniques multiples. Les responsables du pompage estiment que trois semaines de beau temps ininterrompu permettraient d'en terminer avec les opérations.

23 juin 1981..... L'association des marins-pêcheurs victimes de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz, est reçue par Louis Le Pensec, ministre de la mer dans le gouvernement Mauroy. Ils veulent demander un nouvel examen du dossier des indemnités dont on a bénéficié les professionnels bretons. L'association souligne que, si les marins-pêcheurs ont reçu une indemnisation d'urgence de 5 millions de francs en 1978, puis une indemnisation complémentaire la même année, cette réparation ne prend pas en compte des dommages plus graves. Les professionnels demandent qu'une étude économique soit faite afin de déterminer le degré de pollution causée par les marées noires dont les effets s'accumulent. Les membres de l'association se sont portés partie civile au procès intenté à Chicago et ne veulent pas apparaître comme les parents pauvres de cette procédure, alors que la justice américaine accumule les lenteurs.

26 juillet 1981..... La loi d'amnistie qui suit l'élection d'un nouveau président de la République (Mitterrand) devrait être adoptée définitivement le 29 juillet. Le texte actuel étend son bénéfice aux délits de pollution, ce qui pose problème aux victimes de la pollution marine du pétrolier l'Amoco-Cadiz. En effet, après le naufrage du pétrolier libérien en mars 1978 sur les côtes bretonnes et la marée noire qui s'ensuivit, plusieurs procès sont engagés. Le commandant du pétrolier et le capitaine du remorqueur ont été inculpés. Leur procès aura lieu devant le tribunal de Brest, mais les juges ne pourront guère s'appuyer sur la loi de 1964 qui ne réprime que les pollutions volontaires. Ils ne pourront non plus invoquer la loi de 1979 qui sanctionne la pollution involontaire car elle a été votée après le naufrage. Une vieille loi de 1912 permettrait au moins d'infliger une contravention. Mais l'amnistie présidentielle prévue leur ôtera ce moyen. Cet effet d'une clémence risque d'être mis immédiatement à profit par les avocats américains des compagnies pétrolières du procès de Chicago en cours d'instruction. La première partie de ce procès américain déterminera quel est le degré de responsabilité de



la Standard Oil of Indiana et sa filiale Amoco, ce qui devrait s'achever en 1982. Puis, en 1984 environ, les juges de Chicago se prononceront sur le montant des indemnités demandées par la France. Ce procès est important par sa longueur, son nombre d'avocats mobilisés et le montant des sommes en jeu. Il devrait faire date car il devrait intégrer la reconstitution du milieu naturel. Il deviendra historique si le tribunal reconnaît la responsabilité de ceux à qui profite le trafic pétrolier. Mais les avocats américains ne manqueront pas de souligner les contradictions de la position française : «D'une part la France réclame des milliards d'indemnités, mais d'autre part son Parlement amnistie les premiers responsables de la catastrophe». Tout cela pourrait finalement coûter cher. 29 juillet 1981..... Trois ans après le naufrage de l'Amoco-Cadiz, l'OCDE a tenté de comptabiliser les pertes impressionnantes provoquées par la catastrophe.



Alors que les conséquences écologiques de la marée noire de l'Amoco-Cadiz s'estompent lentement, il se déroule actuellement à Chicago le plus long procès de l'histoire de la marine marchande, opposant les pétroliers américains (propriétaire de l'Amoco) et l'État français. Or, l'organisation pour la coopération et le développement économique (OCDE), qui regroupe 12 pays européens, vient de publier un épais rapport sur les conséquences économiques de telles marées noires. Dossier qui prend en compte l'ensemble des dommages au niveau de la région, du pays et même au niveau mondial. Déjà en février dernier, l'OCDE préconisait : «Le responsable de la marée noire ou du risque de marée noire devrait se voir imputer le coût total des mesures raisonnables de prévention et de lutte et ne devrait pas bénéficier d'une aide financière directe ou indirecte des autorités publiques ». C'était pour poser en termes clairs le **principe pollueur payeur**, principe toujours contesté du moins dans les faits, par les principaux responsables. S'il est relativement aisé de chiffrer le coût de la lutte et de la prévention des grandes pollutions, il en va tout autrement de l'évaluation exacte de l'impact de telles catastrophes sur la vie économique et sociale d'une région. Dans le rapport que vient de publier l'OCDE, un universitaire des États-Unis estime qu'il faut aller plus loin et différencier le coût économique pour la région, la nation et enfin pour le monde. Si l'on envisage, en effet, les dommages causés au tourisme par une marée noire, le manque-à-gagner sera pour la région si les touristes habituels désertent la zone sinistrée au profit d'une autre région du même pays. Si, par contre, ces mêmes touristes préfèrent un autre pays, le coût économique (entrées de devises) sera supporté par la nation tout entière. C'est le cas par exemple, des touristes étrangers qui ont préféré l'Espagne à la France lors de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz. Les coûts mondiaux englobent quant à eux les frais de remplacement du navire et de sa cargaison (dont la valeur dépend du marché). L'Amoco aurait ainsi coûté plus de 400 millions de francs à la Bretagne, 600 millions environ à la France et plus de 700 millions au monde. Un chiffre jamais égalé par une autre catastrophe de ce type. Mais ces chiffres bruts recouvrent des journées très différentes suivant les zones considérées : la Bretagne a perdu essentiellement au niveau du-tourisme et des pêcheurs (y compris l'aquaculture), la France a payé surtout en nettoyage, restauration de la côte et de l'environnement général. Restauration que supporte également la communauté mondiale avec, bien sûr, la perte du navire de son contenu (220 000 t de pétrole). Au-delà des chiffres, aussi impressionnant soient-ils, l'OCDE a cherché à faire prendre conscience aux pollueurs du poids que supporte la communauté internationale lors de tels accidents. L'OCDE estime en outre que le coût des procédures d'indemnisation et le manque d'information scientifique accessible empêchent souvent les victimes d'une pollution par les hydrocarbures de demander ou d'obtenir un dédommagement. C'est une pièce de plus à verser au dossier du procès marathon de Chicago, qui a déjà coûté à la France plus de 6 millions de francs.

24 septembre 1981..... Le Journal Officiel publie le texte du rapport établi par la commission d'enquête technique après le naufrage du pétrolier malgache Tanio du 7 mars 1980 au large de l'île de Batz (Finistère). Selon les experts, l'explication du sinistre repose sur la conjonction de trois causes : un très mauvais temps, une répartition dangereuse du chargement du navire et l'affaiblissement de la coque par rapport à son état d'origine. Les experts s'interrogent longuement sur la manière dont les cargaisons de pétrole avaient été réparties dans les citernes du pétrolier et notent : «On est conduit, compte tenu d'un certain nombre de constatations précises faites sur l'épave, à penser que la coque s'est rompue parce qu'elle ne pouvait pas supporter la conjonction d'un affaiblissement d'un chargement inapproprié et du mauvais temps ». La commission d'enquête a constaté aussi que, dans l'ensemble, les épaisseurs des tôles de la coque étaient insuffisantes, mais que, en revanche, certains éléments, comme la carlingue centrale, présentaient de graves corrosions. L'exécution de certaines soudures de raccordement faites à bord entre blocs préfabriqués laissait aussi à désirer. Conséquence : le navire, au fur et à mesure qu'il vieillissait, s'affaiblissait.

7 octobre 1981..... Le juge d'instruction du tribunal de grande instance de Guingamp (Côtes-du-Nord) vient de prendre au plan pénal une ordonnance de non-lieu dans l'affaire du naufrage du pétrolier malgache Tanio, échoué le 7 mars 1980 au nord de l'île de Batz (Finistère). Le magistrat a estimé que les causes du sinistre n'avaient pas été établies de manière concluante.

4 mai 1982..... Le procès de la marée noire de l'Amoco-Cadiz s'ouvre à Chicago, il pourrait durer plusieurs années. Ce procès qui oppose les victimes de la marée noire consécutive au naufrage du pétrolier Amoco-Cadiz à plusieurs sociétés considérées comme responsables de cette catastrophe débute aujourd'hui. Il y a quatre ans, le 16 mars 1978, à la suite d'une avarie de gouvernail, l'Amoco-Cadiz s'échouait sur les récifs parsemant la côte du Finistère à quelques encablures de Portsall, se cassait en deux et laisser échapper la totalité de sa cargaison, 220 000 t de pétrole brut. De Portsall à l'île Bréhat, déferlant sur les plages, s'accumulant dans les criques, se déposant sur les digues et les rochers, le mazout allait engluer la côte nord-ouest de la Bretagne sur plus de 1000 km. Des dizaines de navires, des centaines d'engins de toutes espèces, des milliers de civils et de militaires, mirent trois mois à effacer les stigmates les plus spectaculaires d'une marée noire comme on en avait encore jamais vue. Le procès qui commence est à la dimension de la catastrophe écologique par le nombre et la qualité des plaignants, la multiplicité des sociétés mises en cause, la nouveauté des points de droit soulevés, le montant des indemnités réclamées, le nombre des avocats mobilisés et la longueur de l'instruction. Les plaignants se présentent en quatre groupes : l'État français, le syndicat mixte du littoral nord-ouest de la Bretagne qui groupe 73 communes sinistrées et le département de la Côtes-du-Nord, 16 communes du Finistère, des particuliers et des professionnels du tourisme. Les représentants des victimes se sont réunis le 27 avril pour mettre la dernière main à une stratégie commune. Une sorte d'état-major s'est constituée qui comprend six élus locaux et six représentants de l'État. Il est assisté de plusieurs avocats américains et français parmi lesquels Christian Huglo, spécialiste international du droit de l'environnement. Maître Huglo a déjà défendu avec succès les pêcheurs corses qui se plaignaient des déversements de



dioxyde de titane effectués par les bateaux poubelles de la compagnie italienne Montedison en Méditerranée. Le syndicat mixte n'a pas ménagé ses efforts, puisqu'il a dépensé en quatre ans 12 millions de francs pour soutenir sa cause. Afin que ces sacrifices n'est pas été consentis en vain et pour témoigner que la Bretagne n'oublie pas, pas moins de 55 maires, conseillers généraux, députés et sénateurs bretons ont pris l'avion le 28 avril pour New York. Ils ont été reçus au siège des Nations unies puis se sont rendus à Chicago afin d'assister aux premières passes d'armes du procès. Chicago est en effet la ville où se trouve le siège de la société chef de file des accusés, la Standard Oil of Indiana, sixième groupe pétrolier américain. Les débats seront dirigés par le juge Frank Mc Garr, dont le dossier comporte déjà des milliers de pièces réunies au cours d'une instruction qui a duré quatre ans. Pendant la première phase du procès, le juge va s'efforcer de déterminer quels sont les responsables de la catastrophe et quelle est leur part de responsabilité. Les défenseurs ont engagé une centaine d'avocats qui vont lutter pied à pied. Ils vont tenter de démontrer que le naufrage et ses conséquences ne peuvent être exclusivement imputés à leurs clients. Selon eux, il appartenait aux pouvoirs publics français d'assurer la sécurité de la navigation dans leurs eaux territoriales. Il leur revenait aussi de défendre efficacement le littoral breton contre les atteintes du mazout. Lorsque le juge Mc Garr aura enfin rétabli les responsabilités des uns et des autres, ce qui ne sera pas fait avant l'automne 82, le procès entrera dans une phase tout aussi ardue que la première, la détermination des dommages et donc des indemnités à verser.

6 mai 1982..... Le juge américain Mc Garr, qui mène à Chicago le procès de la marée noire de l'Amoco Cadiz, crée la surprise : il estime parfaitement recevable la plainte déposée par la société Amoco International contre le gouvernement français qui a refusé de communiquer aux avocats américains les documents ayant servi à la rédaction des deux rapports des commissions d'enquête parlementaires. En revanche, le magistrat rejette deux requêtes d'Amoco International visant à écarter de la procédure la société-mère, la Standard Oil of Indiana, ainsi que les communes bretonnes sinistrées. Dès le début du procès, on a rappelé les circonstances du drame qui s'est déroulé au large du Finistère en déployant des cartes et en projetant des photographies. Dans les jours qui viennent commencera le défilé à la barre des quelque deux cents témoins que chacune des deux parties a appelés à la rescousse.

6 mai 1982..... A peine débarqué de l'avion qui le ramène des Etats-Unis, Alphonse Arzel, sénateur centriste du Finistère et président du syndicat mixte du littoral nord-ouest de la Bretagne, tient à mettre les choses au point avec la presse à Paris après les premières audiences du procès de l'Amoco Cadix. «Du procès qui vient de s'engager à Chicago nous n'attendons pas seulement des dollars en réparation du préjudice que nous avons subi. En créant une jurisprudence internationale, nous voulons obliger les Etats à modifier les règles de transport en mer des matières dangereuses. Arzel y va avec son franc-parler : «En quinze ans, la Bretagne a reçu sept pétroliers sur la figure. Trop c'est trop ! Nous, les collectivités locales, victimes directes des marées noires, nous sommes décidées à bousculer le club très fermé du transport maritime international. Grâce au procès de l'Amoco-Cadix, nous voulons que les gouvernements deviennent plus sévères dans le contrôle des navires et la qualification des équipages qu'ils limitent le tonnage des tankers et des cargos dans les détroits où ils obligent ces bateaux à prendre un pilote, qu'ils assurent une police des mers efficace, que les pavillons de complaisance soient éliminés. C'est la seule façon d'en finir ». Certains élus bretons ont pris contact avec les grandes associations écologistes américaines comme Audubon Society et le Sierra Club.

16 mai 1982..... A Chicago, le procès de l'Amoco Cadix n'attire guère les foules américaines car cette affaire ne les intéresse finalement assez peu. Les 220 000 tonnes de pétrole brut répandues sur la côte nord de la Bretagne ne représentent d'ailleurs en volume que la troisième catastrophe du genre : plus proches et plus importantes ont été l'explosion de pétrole off shore dans le golfe du Mexique, le 3 juin 1979 (800 000 tonnes), et la collision de deux pétroliers, l'Atlantic-Empress et l'Aegan-Captain, entre Trinidad et Tobago, le 19 juillet 1979 (300 000 tonnes). Au procès, le juge Mc Garr a été désigné, selon la tradition, par tirage au sort pour mener le procès. Les témoins défilent longuement à la barre : le vice-amiral français qui a assumé les décisions à prendre lors du premier jour de cette affaire, le pilote de l'hélicoptère qui a sauvé l'équipage du pétrolier et le guetteur du sémaphore de Stiff.

9 octobre 1982..... Les travaux de l'Assemblée nationale : La répression de la pollution marine. L'Assemblée nationale a adopté, le jeudi 7 octobre, deux projets de loi relatifs à la pollution marine. Le premier a pour objet de réprimer la pollution par les hydrocarbures. Deux propositions de loi - l'une de M. Lauriol (RPR, Yvelines), l'autre de M. Duroméa (PCF, Seine-Maritime) - étaient jointes à la discussion de ce texte qui répond notamment au souci de mettre le droit interne en conformité avec la convention internationale du 2 novembre 1973, dite convention Marpol, qui devrait entrer en vigueur à la fin de 1983. Les dispositions essentielles de ce texte sont les suivantes: les incriminations pour rejets interdits sont redéfinies: tous les navires seront désormais concernés, y compris ceux de petit tonnage, ainsi que les plates-formes d'exploitation en mer. Les rejets sont totalement interdits dans les «zones spéciales », sauf aux navires de moins de 400 tonneaux; les navires autorisés à procéder à des rejets devront être équipés d'un système de surveillance continue. Pour les navires de plus de 400 tonneaux autres que les gros pétroliers, le rejet ne peut en aucun cas avoir lieu à moins de 12 milles marins de la côte la plus proche. D'autre part, le projet procède à une différenciation plus précise en fonction de la taille des navires rejetant des hydrocarbures en mer, en créant une troisième catégorie, celle des bateaux dont la jauge est inférieure à 400 tonneaux. L'incrimination s'appliquant aussi bien à la faute inexcusable qu'à la simple négligence, imprudence ou inobservation des lois et règlements, est conservée. Enfin, le texte allège les sanctions applicables à l'encontre des capitaines de navire. Pour les navires de gros tonnage, par exemple, la peine d'emprisonnement, qui allait de un à cinq ans en cas de première infraction, est ramenée de trois mois à deux ans, avec doublement en cas de récidive. L'amende, qui se situait dans



une fourchette allant de 500 000 à 5 millions de francs, est ramenée à une fourchette de 100 000 à 1 million de francs. Dans la discussion des articles, l'Assemblée a notamment adopté les précisions ou modifications suivantes : en cas de rejet effectué par des chalands ou par des engins remorqués ou poussés, la responsabilité incombera au responsable de la conduite et non à la personne se trouvant à bord; la loi s'appliquera à l'ensemble des navires étrangers, même s'ils sont immatriculés dans un Etat non signataire de la convention Marpol. D'autre part, sans préjudice des peines prévues en cas d'infraction aux règles sur les rejets, «l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements ayant pour conséquence un accident de la mer (...) est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime ». Les dispositions relatives aux sanctions ne seront pas applicables «aux navires, plates-formes et engins maritimes ou fluviaux de toute nature appartenant à la marine nationale, aux services de police ou de gendarmerie, à l'administration des douanes, à l'administration des affaires maritimes ou, d'une manière générale, à tout navire d'Etat utilisé à des opérations de police ou de service public en mer ». Elles seront, en revanche, applicables aux navires de guerre étrangers. Le tribunal pourra décider, compte tenu des circonstances et, notamment, des conditions de travail de l'intéressé, que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ou du responsable à bord sera, en totalité ou en partie, à la charge de l'exploitant ou du propriétaire, à la condition que celui-ci ait été cité à l'audience afin de faire valoir ses moyens de défense. M. Le Pensec, ministre de la mer, s'en étant remis à la «sagesse» de l'Assemblée - après avoir néanmoins fait état d'un risque d'inconstitutionnalité, - l'Assemblée a adopté un amendement de M. Lauriol rendant applicable la loi aux territoires d'outre-mer. Le second projet modifie l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976 sur la prévention de la pollution marine en étendant le droit d'intervention du préfet maritime ou du préfet du département dans les cas où le navire se trouve échoué sur un rivage ou accidenté dans des zones portuaires. D'autre part, pour la mise en œuvre du droit d'intervention, il est reconnu aux autorités compétentes un droit de réquisition des personnes et des biens en cas d'accident entraînant une pollution.

31 octobre 1982..... Mis à la disposition du public dès le début de 1983, un procédé biologique de lutte contre la pollution par hydrocarbures a été mis au point par la SNEA. Le laboratoire «environnement » de la Société nationale Elf-Aquitaine (SNEA) de Pau vient d'achever la mise au point d'un procédé de lutte contre les pollutions du milieu marin par les hydrocarbures. Utilisable dans toutes les mers du globe, ce procédé pourra être mis à la disposition du public dès le début de l'année prochaine. On sait que les hydrocarbures sont biodégradables, que c'est une affaire de patience. Aussi beaucoup de recherches ont-elles porté sur les moyens d'accélérer ce processus. C'est ainsi par exemple, que les Américains ont adapté, à partir de micro-organismes prélevés dans des stations d'épuration, des bactéries capables de s'attaquer aux hydrocarbures à terre, en eau douce ou en mer. Cette méthode, déjà utilisée dans le golfe du Mexique, présente l'inconvénient de nécessiter des micro-organismes adaptés à tous les milieux où l'on peut craindre une éventuelle pollution. En effet, les micro-organismes chargés de s'attaquer au pétrole sont eux-mêmes attaqués par ceux qui sont présents sur le lieu de la pollution. Les chercheurs de la SNEA sont partis d'un autre postulat : dans les micro-organismes présents dans le milieu marin, il s'en trouve qui sont capables de dégrader les hydrocarbures avec plus ou moins de rapidité. N'est-il pas possible, une fois connues ces bactéries hydrophiles, de trouver le moyen d'accélérer leur travail par un apport extérieur pour leur faire accomplir le plus vite possible, ce qui demande normalement plusieurs semaines ? Sur seize souches sélectionnées à partir d'eaux prélevées dans l'Atlantique, ont été dégagées trois familles de bactéries particulièrement efficaces. Il est connu que des apports d'azote et de phosphore mettent ces bactéries en appétit. Une première découverte a permis de déterminer qu'un ajout de carbone constituait un «apéritif» ou un «dopant» bien plus efficace encore. Facile à réaliser en laboratoire, l'expérience s'avérait inadaptable à la pratique. En effet, le carbone était dissous en traversant la couche d'hydrocarbures flottant à la surface de la mer et donc avant d'avoir atteint le milieu marin et les micro-organismes qu'il s'agissait de réveiller. Cette difficulté a été surmontée par la mise au point d'une microémulsion : le carbone est encapsulé et protégé dans une solution comprenant azote et phosphore. Ces produits, déversés sur les zones contaminées, réactivent les bactéries présentes dans le milieu. Les expériences effectuées dans l'eau de l'Atlantique, puis en Méditerranée, et enfin aux îles Kerguelen, ont toutes donné des résultats très positifs. En une semaine, 70 à 90% des hydrocarbures ont disparu contre 12 à 20% sans traitement. A chaque fois, la densité de phytoplancton était plus importante après qu'avant la pollution volontaire. Le produit agit dans la proportion d'au moins 1 pour 10. Ce résultat équivaut à celui de la plupart des dispersants, mais est obtenu en l'absence de toute pollution. Ces caractéristiques rendent ce nouveau produit particulièrement intéressant pour lutter contre les pollutions en pleine mer, pour celles qui interviennent en zone de marais et de vasières où l'intervention est particulièrement difficile, mais aussi pour les petites pollutions accidentelles, en milieu portuaire par exemple. Il ne constitue pas cependant une panacée et n'exclut pas la récupération traditionnelle sur les plages dans les cas d'accident grave, comme celui du Torrey-Canyon ou de l'Amoco-Cadiz. La mise au point du procédé de la SNEA est considérée comme achevée, et le produit sera livrable dans les semaines qui viennent. Le laboratoire de Pau travaille actuellement sur une deuxième génération plus rapide, dans la mesure où elle fera appel à davantage de familles de bactéries. Quant à la troisième génération, on lui demandera de s'attaquer aux résidus...

27 janvier 1983..... Fonds de limitation de responsabilité du navire «Tanio ». Le 7 mars 1980, le navire Tanio fait naufrage à quelques milles des côtes du Finistère en dehors des eaux territoriales françaises. A la suite de cet accident, le navire Tanio est cassé en deux, la partie avant a sombré sur place, la partie arrière a pu être remorquée au Havre. Le Tanio transportait une cargaison d'hydrocarbures dont une partie s'est échappée de l'épave immergée, polluant les côtes du nord



de la Bretagne. Le propriétaire du navire est la Société Locafrance International Leasing, société de droit suisse. L'armateur du navire était la Cie malgache de transport pétrolier Petromad, société de droit malgache. Ces deux sociétés ont constitué un fonds de responsabilité dans le cadre des dispositions de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969, de la loi du 3 janvier 1967 et du décret du 27 octobre 1967. La constitution de ce fonds a été constatée par le tribunal de commerce de Brest. Les créanciers du navire sont invités à adresser dans les trente jours à compter de cette publication, un bordereau sur papier libre, accompagné des pièces justificatives, indiquant le montant et les causes de leurs créances, au syndic administrateur judiciaire, liquidateur du fonds, désigné par le tribunal de commerce de Brest. Passé ce délai : 1) les créanciers connus des constituants du fonds seront réputés accepter les chiffres attribués à leurs créances ; 2) les créanciers inconnus, conservent le droit de produire jusqu'à l'ordonnance du tribunal de commerce de Brest déclarant la procédure close, mais ne pourront rien réclamer sur les réparations ordonnées par le juge antérieurement à leur production, et leurs créances seront éteintes s'ils n'ont pas produit avant l'ordonnance de clôture, à moins qu'ils ne prouvent que leur existence était connue des constituants.

27 avril 1983..... Au Sénat, unanimité pour lutter contre la pollution marine. Le Sénat adopte deux projets de loi relatifs à la pollution marine, que l'Assemblée nationale avait votés le 7 octobre dernier. Le premier texte, auquel M. Jean-Marie Girault (RI, Calvados) avait, dans son rapport, joint une proposition de loi de M. Ehlers (PCF, Nord), prend en compte et intègre au droit pénal, pour la répression de la pollution de la mer par les hydrocarbures, les dispositions figurant dans la Convention internationale de Londres (dite convention MarpoI) du 2 novembre 1973, qui doit entrer en vigueur le 2 octobre 1983. Après avoir approuvé quelques amendements tendant à clarifier le projet, les sénateurs ont voté sans le modifier le second projet qui révisé l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle. L'administration recevra, grâce aux dispositions proposées, des moyens d'intervention accrus dans le cas d'avarie ou accident survenus en mer et susceptibles de provoquer une pollution.

7 février 1984..... Indemnisation des victimes de la marée noire du pétrolier Tanio : Le président du conseil général des Côtes-du-Nord, les représentants des communes bretonnes victimes de la marée noire du Tanio en mars 1980, ainsi que les personnes touchées à titre individuel signent à St-Brieuc le protocole d'accord avec le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), ouvrant droit, dans les jours qui viennent, au versement d'une partie des indemnités pour un montant de 8,5 millions de francs. Les collectivités locales vont recevoir environ 5 000 000 francs, dont 1 600 000 pour le département. Sept communes du Finistère recevront environ 1 000 000 francs. S'y ajouteront 3 millions de francs pour les personnes privées.

18 avril 1984..... Le tribunal de Chicago rend son premier jugement au procès de l'Amoco-Cadiz qui rend finalement responsable la Standard Oil Company de la marée noire en Bretagne. Tous les Français concernés sont heureux et le mérite en revient aux hommes de loi, les avocats américains et français (Me Huglo et Me Lepage). «Nous avons pu faire la preuve que l'Amoco Cadiz, de même que trois autres navires des mêmes chantiers, avaient été mal construits, puis mal entretenus par les armateurs » précise un jeune avocat américain. Pour la suite du procès, les avocats sont confiants. «Le plus difficile était d'obtenir l'établissement des responsabilités. Même si la Standard Oil fait appel, le juge Mc Garr peut poursuivre la procédure et fixer le montant des indemnités » expliquent-ils. Ces indemnités sont très attendues, mais il faudra attendre probablement encore plusieurs années.

30 août 1984..... Rendant compte du voyage que vient de faire à New-York une délégation d'élus du syndicat intercommunal des victimes de l'Amoco Cadiz, le vice-président du syndicat indique que l'État, les communes sinistrées et les particuliers ayant engagé des fonds pour combattre la marée noire de l'Amoco Cadiz ou ayant subi en mars 1978 les désastreux effets du pétrole, devront avoir déposé près du juge Mc Garr, avant le 10 septembre prochain, leurs dossiers de demande de versement de dommages. Il précise que l'addition de toutes les factures françaises se situerait entre 500 millions et le milliard de francs français. Il note que la compagnie Amoco-Standard Oil avait réalisé l'an passé un bénéfice net de 14 milliards de francs.

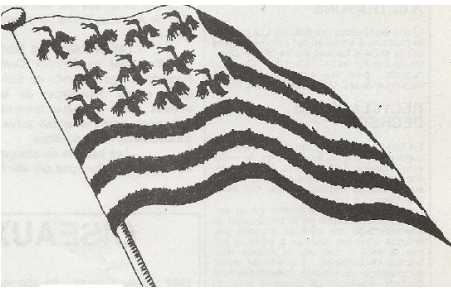
31 décembre 1986..... Echouage d'un bateau au Rozel (Cotentin). Dans la nuit de la St-Syvestre, un porte-conteneur, le "Kini-Kersten" a échoué sur la plage du Rozel, à 200 mètres d'un cap rocheux et à 3 kilomètres de la centrale nucléaire de Flamanville. On suppose que les marins avaient bien réveillé, tous comme les gens du CROSSMA de Jobourg. Didier Anger, conseiller régional vert de Basse-Normandie habite à quelques kilomètres du Rozel, qui se trouve être une des communes les plus "vertes" de France (entre 27% et 40% des voix depuis 1978) : il a fait passer dans la presse régionale le communiqué suivant: «L'échouage d'un porte-conteneur au Rozel, à quelques kilomètres seulement de la centrale nucléaire de Flamanville met en évidence que les problèmes de sécurité en mer ne sont pas résolus par la diminution du nombre de matelots sur les navires et l'utilisation des techniques nouvelles. Dans son malheur (150 tonnes de gazole, carburant répandu sur la plage), la commune du Rozel a eu de la chance que ce ne soit ni un pétrolier, ni un méthanier, ni un transporteur de déchets nucléaires vers Cherbourg. La bonne volonté des hommes au travail ne suffit pas. Nous regrettons que les moyens mis en œuvre un jour de l'An aient été dérisoires, que la Marine, en longues négociations avec compagnie et assurance, soit restée inactive au plus fort de la marée alors qu'il était peut-être possible de déséchouer le navire, que la mise en place du plan Polmar se soit faite seulement le 2 janvier. Tout ceci devrait être un enseignement pour l'avenir."

3 octobre 1987..... Le préjudice causé à l'image de la Bretagne par la marée noire de l'Amoco Cadiz pourrait être indemnisé.

Après l'avoir longtemps rejeté, le juge Mc Garr, chargé de l'affaire à la cour de Chicago (Etats-Unis) vient d'admettre ce principe. Ce dommage moral a été estimé par les avocats et les experts internationaux à 130 millions de francs. Il s'ajoutera donc aux 500 millions demandés par les 66 communes sinistrées en 1978, aux 450 millions réclamés par l'État français lui-même et aux demandes des particuliers pénalisés par la catastrophe. Après dix ans de procédure, le procès approche de son terme puisque le juge Mc Garr a désormais deux mois pour rendre son verdict.

28 octobre 1987..... Le conseil des ministres se réunit au palais de l'Elysée, sous la présidence de M. François Mitterrand, Au terme des délibérations, le service de presse du premier ministre a diffusé le communiqué suivant: Lutte contre la pollution de la mer. Le secrétaire d'Etat à la mer a présenté au conseil des ministres un projet de loi modifiant et complétant la loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures. Ce projet de loi a pour objet de mettre la législation française en conformité avec nos engagements internationaux, à la suite de l'entrée en vigueur de l'annexe 2 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite convention MARPOL. Le rejet de toutes les substances liquides nocives pourra désormais être puni, alors que, jusqu'à présent, seul le rejet d'hydrocarbures était réprimé. Ainsi sera complété notre dispositif législatif de lutte contre la pollution de la mer.

12 janvier 1988..... Dix ans après la catastrophe de l'Amoco-Cadiz, le tribunal de Chicago doit évaluer le montant des dommages et intérêts que la Standard Oil devra verser aux Bretons sinistrés et à l'État français qui les a secourus. Une délégation d'élus se rend sur place pour entendre une décision qui fera date dans l'histoire. Il aura fallu dix ans pour que les Bretons victimes de la marée noire du siècle obtiennent réparation. Le cas, certes, était épineux car l'Amoco Cadiz, en souillant 360 km de côtes avec ses 220 000 t de pétrole brut, posait un redoutable problème de responsabilité. Devait-on incriminer le constructeur du navire défaillant, le commandant italien de bord, le remorqueur allemand qui avait échoué dans sa tentative de sauvetage ou le propriétaire du navire l'Amoco Transport Company, filiale de la société américaine Standard Oil of Indiana qui utilisait le pavillon libérien ? Plus de trois ans ont d'abord été nécessaires pour définir une



procédure et confier le procès au tribunal fédéral de Chicago. Plus de deux ans ont ensuite été utilisés par le juge fédéral Frank Mc Garr pour déterminer les responsabilités de la catastrophe. Mais ce premier jugement fut net, toute la responsabilité incombe à la Standard Oil of Indiana, y compris en ce qui concerne les défauts de fabrication et d'entretien du navire. Pour les 76 communes bretonnes qui s'étaient constituées en syndicat intercommunal de défense, ce jugement de 1984 fut un immense soulagement : les millions de francs importés pour entamer la procédure avaient désormais une chance de ne pas avoir été dépensés en vain. Un seul responsable, et, de plus tout à fait solvable, une puissance multinationale : la catastrophe devenait presque une aubaine. Au point que certains élus se lancèrent dans des dépenses de prestige avant même d'avoir touché le moindre dollar, ni même d'être sûrs d'y avoir droit. Il a fallu encore exactement deux ans avant que reprenne le procès destiné à fixer le montant des indemnités. De leur côté, les élus bretons n'ont pas hésité à se rendre souvent physiquement à Chicago pour être entendus par le juge et assister en force aux rendus des jugements. Tous ont eu le sentiment de jouer le rôle des habitants d'un village gaulois en lutte contre le rouleau compresseur américain. Sûrs de leurs droits, ils ne pouvaient que gagner. Gagner, oui, mais combien ? Toute la question est là ! Ils peuvent méditer sur le cas des boues rouges de la Montedison, en Italie, qui a mis 13 ans à être réglé financièrement. Ils peuvent aussi considérer avec envie leurs compagnons d'infortune alsaciens qui, un an après l'incendie de Sandoz et la pollution du Rhin qui suivit, viennent de toucher leur chèque de 11 millions de francs. Préférant la négociation amiable un long procès, les victimes de Sandoz s'étaient constituées en association et avaient réussi à présenter à la firme chimique suisse un dossier en béton éliminant ainsi les mauvais plaignants. Qu'en sera-t-il demain pour l'Amoco-Cadiz ?

13 janvier 1988..... «Qu'un pollueur des mers ait été lourdement sanctionné, voilà un événement historique ! Mais pour les indemnités, le compte n'y est pas » tel est le jugement du chef de l'État français à propos du procès de l'Amoco-Cadiz au cours du conseil des ministres. Quelques instants plus tard, lors d'une conférence de presse au Sénat, les Bretons, qui arrivaient de Chicago, ont repris à leur manière cette appréciation. «Lorsque, profitant de sa retraite, le juge Mc Garr visitera la Bretagne, explique un sénateur du Finistère, il ne trouvera pas sa statue sur le quai de Portsall. Mais nous le recevrons avec considération, car il a donné un puissant coup d'arrêt à la pollution marine ». Une fois les premières déceptions estompées, les sinistrés de l'Amoco-Cadiz dressent un bilan plus équilibré de la saga judiciaire qu'ils viennent de vivre. Celle-ci n'est d'ailleurs pas terminée. Les patrons d'Amoco sont déjà décidés à faire appel. Les membres du syndicat des communes bretonnes se réuniront dans quelques jours à Saint-Brieuc pour arrêter leur stratégie. Tout laisse penser que eux aussi iront en appel et que l'État, autre partie prenante, continuera à les appuyer. Il s'en suivra un an de procédure, avant la confirmation ou la correction du verdict du juge Mc Garr. Les avocats qui représentent le dossier des plaignants souligneront les lacunes du jugement de Chicago. En refusant de prendre en compte les dommages écologiques et en repassant l'affaire à la cour d'appel, le juge Mc Garr a éludé une série de questions capitales qui se posent pourtant depuis les tous débuts de la prise de conscience écologique. Comment identifier les dégâts causés à la nature en l'absence d'état de référence ? Comment les facturer quand il s'agit d'un bien non commercialisable ? Pourquoi en donner réparation à tel particulier ou à telle institution qui n'en est pas propriétaire ? Les maires bretons ont pourtant fait avancer la question : À leur demande les scientifiques de l'université de Brest ont élaboré un plan de repeuplement des espèces marines qui ont disparu ou qui ont été raréfiées après la marée noire. Les élus de Bretagne font aussi remarquer que les



dédommagements accordés paraissent avoir été calculés au pifomètre. Ils en donnent de multiples exemples, à la fois précis et troublants. Ils s'insurgent d'ailleurs contre les propos de Monsieur Mc Garr selon lesquelles les communes auraient délibérément gonflé leurs évaluations. Tout au contraire, au fur et à mesure que les études ne se se faisaient plus précises, le total des réparations s'est amenuisé de 300 millions. Désormais, à la prochaine marée noire, ils ouvriront aussitôt un grand livre de comptes, et songent même à publier un vade-mecum des mazoutés. Dernières lacunes du jugement : les factures présentées par les départements du Finistère des Côtes-du-Nord ont été purement et simplement écartées. Il s'agit sans doute d'une erreur du juge qui aurait confondu les services locaux de l'État et ceux des conseillers généraux. Les Bretons ont accueillis avec sévérité les déclarations de Alain Carignon, ministre de l'environnement, qui semble partisan du fait qu'un mauvais arrangement vaut mieux qu'un bon procès. Le ministre avait en effet souligné que, dans une récente affaire de pollution durable (pollution du Rhin), une transaction à l'amiable a permis aux sinistrés de toucher 40 millions de francs dans un délai d'un an. Mais en Bretagne, c'est tout différent. Ce sont les Bretons, excédés par des marées noires répétées et anonymes, qui ont décidé de démasquer les coupables. Seule leur obstination a réussi à lever le voile sur les vrais responsables, en écartant toutes les sociétés paravents. Les journaux américains ne s'y sont pas trompés, qui ont fait leur une sur la condamnation de la puissante société Amoco. C'est cela la grande victoire de Chicago : il est surprenant que le ministre français de l'environnement ne l'ait pas compris.

13 janvier 1988..... Le procès opposant l'État français et 28 communes des Côtes-du-Nord à une douzaine de sociétés plus ou moins impliquées dans le naufrage du pétrolier Tanio en mars 1980 s'ouvre à Brest. Parmi les impliqués, l'armateur Petromad, société malgache, le gérant technique SFTP (société française des transports pétroliers) et le gérant commercial la SARL SOCATRA, l'affréteur ELF-Union. Mais il ne dure que quelques minutes. Pour d'énigmatiques raisons de procédure, le tribunal le renvoie au 30 mars. Puis, on apprend que, à la suite d'une transaction en coulisse, l'État se désiste. Les communes restent donc seules en lice.

14 janvier 1988..... On connaît à présent avec exactitude les sommes que le juge américain Mc Garr a attribuées en réparation aux différents plaignants français dans le procès de l'Amoco-Cadiz. Elles ont été calculées en francs français pour éviter, selon le juge, les difficultés dues aux variations du cours du dollar. L'État français s'est vu attribuer 201,993 millions de francs ; le syndicat mixte des communes sinistrées 46,191 millions de francs ; les hôteliers et les commerçants 2,273 millions de francs ; les ostréiculteurs 813 327 francs; le comité des pêches de Brest 165 000 francs; la SEPNB et la ligue de protection des oiseaux 300 457 francs; les particuliers 841 576 francs. À ces réparations, il convient d'ajouter les intérêts fixés par le juge à 7,22 % par an, sur dix ans, ce qui porte le total des dommages et intérêts dus aux parties françaises à 468 millions de francs. Le Parti Communiste Français estime que le juge a commis une injustice en faisant la part trop belle à l'État. Il demande à celui-ci de consacrer les sommes qu'il va toucher à créer des emplois dans la pêche, le tourisme et la protection du littoral. Pour les avocats, notamment Monsieur Christian Huglo, le juge Mc Garr n'a pas examiné les demandes d'indemnisation formulées par les départements du Finistère et des Côtes-du-Nord. Enfin, la LPO, qui rappelle que 25 000 oiseaux sont morts lors de la marée noire de 1978, le jugement de Chicago constitue une régression par rapport aux précédentes décisions internationales.

15 janvier 1988..... C'est à l'unanimité que les membres du syndicat des communes bretonnes sinistrées par la marée noire de l'Amoco Cadiz décident de faire appel du jugement rendu le 11 janvier à Chicago par le magistrat Mc Garr. Pour que cette décision soit définitive, il faut cependant que les 90 conseils municipaux des communes concernées en délibèrent et émettent un vote positif. Un message du chef de l'État indiquant que «le montant des indemnités paraissait peu conforme à l'étendue du désastre » n'a pu que conforter les élus bretons dans leur détermination d'obtenir davantage.

26 janvier 1988..... Certains élus bretons sont surpris et mécontents que l'État lâche les communes à propos du procès du pétrolier Tanio. Alors que les représentants des communes sinistrées et ceux de l'État préparent ensemble le dossier d'appel du procès de l'Amoco-Cadiz, vingt-huit communes – parfois les mêmes que les précédentes – engagées dans une action judiciaire contre le Tanio, qui avait pollué leurs plages en 1980, sont lâchées par le ministère des finances. L'affaire va être jugée à Brest en mars prochain. S'étant discrètement arrangé avec l'armateur du pétrolier, l'État renonce à poursuivre . Interrogé sur ces attitudes contradictoires, le secrétaire d'État à la mer et conseiller général du Finistère est incapable de fournir une explication. En outre, les maires de Paimpol et de Mur-de-Bretagne (Côtes-du-Nord) viennent de recevoir du Trésor public une facture pour l'hébergement des militaires venus nettoyer la pollution. Cela permet au moins de s'interroger sur la réalité de la solidarité nationale affirmée encore il y a trois mois.

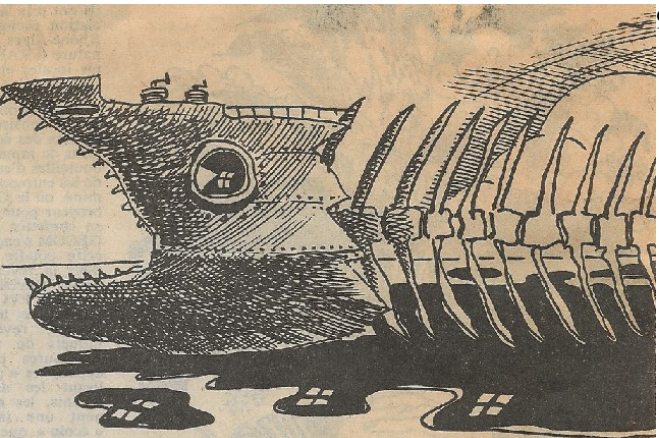
L'Amazzone

30 janvier 1988..... Au large d'Ouessant (Bretagne), un supertanker italien, l'Amazzone, qui fait route vers Anvers, commence à perdre une partie de son pétrole car il a perdu des couvercles de soutes (trois mille tonnes échappées sur trente-deux mille tonnes). Sans avoir prévenu les autorités françaises, il va provoquer les jours suivants une marée noire sur les côtes de Bretagne et du Cotentin. Ce seront 2100 tonnes de pétrole brut souillant 450 km de côtes.

4 février 1988..... La préfecture maritime de Brest va déclencher le plan Polmar «mer» afin de réquisitionner des bateaux de pêche civils pour «chaluter» le fioul lourd échappé d'une soute du pétrolier italien l'Amazzone. Les préfectures de Quimper et Saint-Brieuc, pour leur part, ont déclenché le plan Polmar «terre» le 2 février afin de parer à toute éventualité. La «marée noire» - quelque 3 000 tonnes de brut étiré sur plusieurs dizaines de kilomètres - est maintenant fractionnée en de multiples

paquets visqueux qui se déposent sur le littoral et forment des «bouses de vache» qui devront être enlevées à la pelle. La masse qui continue à dériver en mer ne peut être pompée, en raison de sa viscosité, Les chalutiers interviendront dès que l'état de la mer le permettra.

5 février 1988..... Encore une marée noire et la Bretagne dans le goudron. Une pelle, un râteau et un seau: la panoplie du parfait travailleur de la marée noire est une fois de plus de sortie. C'est en cet équipage que s'activent les cent quarante hommes - pompiers bretons et renforts de l'unité d'instruction de la sécurité civile de Nogent-le-Rotrou (Eure-et-Loir) - chargés de nettoyer le littoral du nord Finistère, souillé par le brut du pétrolier italien Amazzone, Plusieurs, parmi eux, sont des vétérans qui ont «fait» le Torrey-Canyon, l'Olympie Bravery, l'Amoco-Cadiz ou le Tanio. On appelle les rejets «bouses de vache», «mottes de beurre» ou «crottes de chien», selon les termes du colonel Celzard, chef de la protection civile du Finistère. «C'est en tout cas drôlement dégueulasse, dit un élu de la côte. Et, encore une fois, on trinque.» Cette marée noire n'a certes rien à voir avec le cloaque de l'Amoco-Cadiz en 1978, mais la côte est une nouvelle fois bien touchée. La mer rejette petit à petit des paquets de goudron visqueux et, parfois, un guillemot ou un fou de Bassan mazouté, que les militants de la SEPNB {Société d'étude pour la protection de la nature en Bretagne} conduisent au centre de soins de Pleumeur-Bodou (Côtes-du-Nord). Devant ce spectacle, la population est partagée entre la révolte et la résignation. Naguère très actif, le bénévolat s'est émoussé. Après le jugement de Chicago sur l'Amoco-Cadiz, les Bretons s'estiment floués. «On a travaillé pour le roi de Prusse en 1978», constate le maire de Lanildut. Et son premier adjoint renchérit: «Je ne mettrai plus jamais les pieds là-dedans», affirme-t-il en regardant rentrée de l'aber. Il faudra bien pourtant nettoyer les plages avant la saison touristique. Mais l'Etat va s'en charger en partie, comme l'a assuré le préfet du Finistère, M. Bernard Grasset. Reste l'action juridique. Le succès des Britanniques auprès du Fonds d'indemnisation est tout chaud dans les mémoires. Une expertise va être diligentée et transmise au FIPOL (Fonds d'intervention sur les pollutions marines) par les municipalités, qui envisagent de mettre au point un mode d'emploi de la lutte anti-pollution à l'usage des communes. D'autre part, le substitut de la dixième section économique du parquet de Paris, M. Alain Blanchot, a ouvert, le 3 février, une information contre X. L'infraction a, en effet, été commise en dehors des eaux territoriales, mais à l'intérieur de la zone économique des deux cents milles. L'instruction du dossier a été confiée au juge Jacques Clavière-Schiele.



9 février 1988..... Mobilisation en Bretagne contre la marée noire de l'Amazzone. Une marée noire menace à nouveau les côtes bretonnes. Les milliers de tonnes de fuel échappées, le 31 janvier, des soutes du pétrolier Amazzone dérivent vers le littoral. L'état de la mer a rendu les opérations anti-pollution très difficiles. Plusieurs nappes ont été repérées, dimanche 7 février, au large des côtes du Cotentin. La Bretagne est à nouveau touchée après l'ouragan qui, en octobre dernier, a occasionné de considérables dégâts. Toutefois, les Bretons qui attendent les rentrées du tourisme ne veulent pas croire à une nouvelle pollution de leurs côtes. Dix ans après, Ploudalmézeau revit les heures enfiévrées de l'Amoco Cadiz. Les pompiers du Finistère ont établi leur PC au centre de secours, sous les ordres du colonel Selzard. Un petit homme sec qui, règle en main, déploie ses troupes sur la carte avec un goût prononcé pour la manœuvre. Dans le garage, on a entassé les bottes, cirés, pelles, raclettes et râteaux fournis par la

direction départementale de l'équipement. A la mairie, les élus du Finistère et des Côtes-du-Nord se concertent sous la houlette de M. Charles Josselin, député PS, et de M. Alphonse Arzel, sénateur CDS, qui rentre tout juste de vacances de la Réunion où il s'était rendu pour se remettre du procès de Chicago... On publie un communiqué bien senti où l'on adjure les pouvoirs publics de faire preuve d'une «plus grande fermeté à l'égard des contrevenants qui souillent les côtes bretonnes. On réactive les «comités de coordination et de vigilance» quelque peu entrés en sommeil depuis huit ans sans véritable marée noire. Les Bretons déterreraient-ils la hache de guerre? Pas du tout! «Ce n'est pas une marée noire, mais une pollution éparsée», coupe le maire de Crozon, M. Jean-Jacques Fabien. Comme, président du comité départemental du tourisme, il ne veut surtout pas qu'on aille dire que les plages bretonnes sont mazoutées «au moment où les Allemands font leurs réservations». Tous ses collègues reprennent l'antienne: «Ce n'est pas dramatique, on fait face». Ne rien dire qui puisse ternir «l'image de marque de nos plages». Mais alors, pourquoi ce branle-bas de combat depuis que l'Amazzone, tel un vilain petit poucet, a semé son brut en fuite sur plusieurs centaines de kilomètres? «On s'est préparé au pire, explique M. Jean-Yves Simon, maire de Pleubian et président du comité de vigilance des Côtes-du-Nord, mais notre département a été épargné, au moins jusqu'à présent». Les traînées de pétrole au nord se sont arrêtées du côté de Brignogan-Plage et elles n'ont guère pénétré dans les abers. Même Portsall, le bourg sinistré en 1978, a été épargné. Les goémons souillés ont été entassés par les services de l'équipement et les pêcheurs réquisitionnés pour chaluter le mazout ont été libérés sans avoir pu remplir la moindre «chaussette» (fond du chalut). Plus de peur que de mal alors? En fait, le nord du Finistère respire, car les lambeaux de nappes dérivent maintenant vers le sud du département. On signale des traînées visqueuses dans les baies de Douarnenez, qui n'avaient encore jamais connu de pollution majeure. Est-ce pour autant le branle-bas dans le sud? Encore moins. Si le colonel Selzard a décidé de déplacer son PC à Châteaulin, il ne le fera que mardi 9 février. En attendant, par ce dimanche béni où le vent s'apaise et où le soleil semble vouloir revenir, la population vaque à ses occupations

favorites. Les jeunes de l'Union cycliste de l'Iroise pédalent avec entrain sur la corniche. Les chasseurs en battue sont à l'affût derrière les haies massacrées par la tempête. Et les familles cueillent le pissenlit qui pousse dans les verts pâturages. Dans la baie d'Audierne, où la mer vient d'apporter son lot de «boulettes» - c'est ainsi qu'on nomme ici la marée noire, - les hommes jouent à la galoche sur la route, un jeu de palet qu'on pratique beaucoup en pays bigouden. Et qu'on n'aille pas leur demander d'aller pelleter le goudron : «On n'y est pour rien, disent-ils, il y en a marre de faire le ménage pour les autres ! » Ce sont donc les pompiers qui s'activent sur la plage, ramassant ce «chocolat» qui souille le sable par plaques et qui recouvre les galets comme des profiteroles. «C'est du bricolage, dit l'un d'eux. Il faudrait un bulldozer pour découvrir la couche de pétrole.» Le ciré jaune maculé de goudron, ils entassent les déchets visqueux dans des sacs en plastique, sous les yeux intéressés des promeneurs. Ils n'ont reçu d'encouragements que du secrétaire d'Etat à la mer, M. Ambroise Guellec, venu serrer quelques mains. Le ministre a toutes les raisons d'être sur la brèche. Il est maire de Pouldreuzic, la commune voisine, et il a lui-même été victime de la tempête qui a arraché le toit d'une grange dans la ferme qu'il habite au bord de l'océan. A part les professionnels donc, personne n'est mobilisé en pays bigouden. On ne va pas se tracasser pour une «pollution éparsse» que la prochaine grande marée va disperser aux quatre coins de l'océan. On attend surtout le retour du beau temps, pour la pêche, et, la fin des inondations, ne serait-ce que pour se mettre à débiter les chablis d'octobre. Mais l'hiver n'a, même pas commencé...

9 février 1988..... La double faute de l'Amazzone : Au Cross-co (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage d'Ouessant), chargé de surveiller le rail d'Ouessant, on observe que l'Amazzone a commis au moins deux fautes. Primo, il n'a pas signalé son avarie à l'entrée de la zone des 50 milles, comme la loi française lui en fait obligation depuis 1981, bien qu'il s'agisse encore des eaux internationales. Secundo, il a poursuivi sa route vers la Manche au lieu, par exemple, de rallier Brest d'urgence pour réparer. Une première inspection en mer n'a pas permis de déterminer avec précision combien de tonnes de pétrole se sont échappées des flancs du navire - on hésite toujours entre 3000 tonnes et 8000 tonnes. De nombreux panneaux de fermeture des soutes ont été arrachés par la tempête, de sorte qu'on ignore combien de compartiments ont pu perdre leur contenu. «C'est un cas de fortune de mer, précise le secrétaire d'Etat à la mer, Ambroise Guellec, c'est-à-dire ni une erreur de pilotage ni une fausse manœuvre. mais un accident uniquement dû au gros temps ». Si le ministre admet que l'accident, survenu de nuit, n'ait pu être décelé que le lendemain, il confirme que deux fautes ont été commises ensuite. «Encore un capitaine italien », fait-on malicieusement observer au Cross-co, où l'on a gardé une dent contre le commandant de l'Amoco-Cadiz... C'est seulement lorsque l'Amazzone sera inspecté à quai, à Anvers ou à Flessingue, que l'on prendra la mesure de la fuite et de l'ampleur des dégâts encore à venir.

10 février 1988..... La pollution de l'Amazzone atteint les côtes de la Manche. Une centaine de militaires devaient prêter main-forte dans le Finistère aux quatre cents sapeurs pompiers et hommes de l'équipement qui nettoient les plages souillées par le pétrole échappé la semaine dernière des cales du tanker italien de 32000 tonnes, l'Amazzone. Faudra-t-il les détourner vers le Cotentin ? Les rivages de la Manche semblent atteints à leur tour par les conséquences de la marée noire, sur une dizaine de kilomètres. Des paquets d'algues arrachées au fond par la tempête et chargées de mazout s'échouent sur les grèves. Le barrage antipollution de la centrale nucléaire de Flamanville a dû être maintenu. «Cette pollution ne ressemble pas à celles que nous avons connues précédemment, a dit M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer. Il y aura des enseignements très nombreux à en tirer ». Quant au tanker qui a relâché dans l'estuaire de Lescaut pour réparer, il doit être visité par un juge d'instruction français venu interroger les membres d'équipage sur les circonstances du déversement en mer de 3000 tonnes de fret de la cargaison.

11 février 1988..... Le plan Polmar-terre est déclenché dans la Manche : la préfecture de la Manche a déclenché le mercredi matin 10 février, le plan Polmar-terre pour faire face à la pollution par hydrocarbures qui touche depuis lundi la côte ouest du Cotentin, Des paquets d'algues chargées de mazout, ainsi que des petites plaques d'hydrocarbures. se sont déposés sur le littoral entre la pointe de la Hague et Agon-Coutainville. Neuf fûts contenant des produits chimiques (sulfate de sodium et acétone) ont été retrouvés sur plusieurs plages du Cotentin.

13 février 1988..... Suites de la pollution de l'Amazzone : Malgré les soins, les quatre cents oiseaux marins - principalement des guillemots et des pingouins - soignés dans la clinique de l'île Grande, à Pleumeur-Bodou (Côtes-du-Nord) et dans trois petits centres du nord de la Bretagne, ne survivront pas au pétrole de l'Amazzone. «Un constat d'échec », annoncé jeudi 11 février par la Société pour l'étude et la protection de la nature en Bretagne et la Ligue française pour la protection des oiseaux. Les «ambulanciers» du littoral avaient pourtant bon espoir de sauver les oiseaux blessés, forts de l'expérience acquise à l'issue des marées noires de l'Amoco-Cadiz et du Tanio. «On pouvait considérer, soulignent-ils, que les résultats obtenus étaient suffisants. La technique était au point. » Hélas, le pétrole lâché par le tanker italien est plus meurtrier qu'on ne le pensait, car il contient des paraffines. «Quoique propres en apparence, les oiseaux nettoyés n'ont pu être remis en liberté, leur plumage ne parvenant pas à récupérer une étanchéité suffisante. Des examens microscopiques ont révélé que, même après des lavages poussés et des rinçages très minutieux, les plumes restaient imprégnées de résidus blanchâtres.»

9 mars 1988..... Marée noire : L'«Amazzone» a fait plus de 15 millions de francs de dégâts. La pollution des côtes bretonnes le 31 janvier par le pétrolier italien Amazzone coûtera vraisemblablement plus de 15 millions de francs. Au lendemain de l'accident - 3000 tonnes de fuel relâchées en mer, - les assureurs du navire ont déposé à Brest à titre de provision sur les frais engagés une somme de 13 millions de francs. Cette somme se révélant insuffisante, le complément devrait être versé par le FIPOL (Fonds international d'indemnisation pour les pollutions par hydrocarbures), dont le siège est à Londres, organisme financé à la fois par les Etats et par les pétroliers. Pour la marine nationale, les factures s'élèvent à environ 6

millions de francs, principalement en frais de reconnaissance aérienne de la pollution, précise-t-on. Les autres dépenses couvrent les moyens mis en œuvre pour protéger et nettoyer les côtes dans le cadre du plan Polmar-terre déclenché dans les Côtes-du-Nord et dans le Finistère par les préfetures des deux départements.

18 mars 1988..... Les communes bretonnes renoncent au procès du navire Tanio : Après l'État, qui abandonné les poursuites contre les responsables de la marée noire du Tanio, les communes bretonnes renoncent à leur tour aux poursuites moyennant une transaction financière dont le montant n'a pas été révélé. Dans un communiqué, les 28 communes sinistrées des Côtes-du-Nord affirment que la somme obtenue dédommage mieux les victimes que dans le procès de l'Amoco Cadiz.

26 mars 1988..... Malgré les clivages politiques et les méandres judiciaires, les 90 élus des communes sinistrées par la marée noire de l'Amoco Cadiz se retrouvent à Brest pour préserver leur unité. Ils contestent la décision du juge Mc Garr d'accorder seulement 93 millions de francs aux Bretons en dédommagement de la marée noire. Cette résolution ne constitue pas un appel au jugement, puisque celui-ci ne sera rendu définitivement qu'en juin, mais une demande de rectification. D'ici là, les avocats des Bretons auront déposé un mémoire recensant les oublis du juge. L'État français lui-même, qui avait obtenu 373 millions, s'estime floué. Le montant total des rectifications s'élève à 400 millions, dont la moitié au bénéfice des Bretons. Ils échangent aussi à propos de l'affaire du Tanio (1980), le procès n'aura pas lieu car l'État a préféré transiger et répartira les sommes sur les communes bretonnes touchées. De toute évidence, en regard des 220 000 tonnes lâchées par l'Amoco Cadiz, les 60 000 tonnes du Tanio sont en réalité mieux rémunérées.



16 juin 1988..... Relaxe dans une affaire de pollution maritime - Le commandant. M. Bernd Blohm, et le second, M. Jens Hachmann, du navire ouest-allemand Kini-Kersten. qui s'était échoué sur une plage de la commune de Rozel (Manche) et avait pollué dans la nuit du 31 décembre 1986 plus de trois hectares de côte, ont été relaxés, le 14 juin, par le tribunal correctionnel de Cherbourg. Celui-ci a estimé que la justice française ne pouvait se prononcer sur les responsabilités des deux hommes, la loi du 5 février 1983 sur les pollutions accidentelles concernant seulement les navires battant pavillon français. 23 juin 1988..... Pour le procès de l'Amoco Cadiz, les Côtes-du-Nord et le Finistère compteront au nombre des victimes de la marée noire. Les deux départements qui avaient été oubliés le 11 janvier lors de la fixation des indemnités pour la catastrophe, ont été réintégrés par la justice américaine dans la liste des victimes ayant droit à dédommagement. Une somme d'environ 15 millions de francs va se rajouter aux

94 millions déjà attribués aux Bretons. Jugement définitif prévu à la fin du mois de juillet.

23 janvier 1989..... Pollution maritime : Peine de prison pour le commandant du «Kini Kersten » : Trois mois de prison avec sursis pour le commandant du cargo et six mois avec sursis pour son second, tel est le verdict rendu ce 23 janvier par la cour d'appel de Caen à l'encontre des responsables de l'échouement, le 1er janvier 1987, sur la plage du Rozel (Manche) à quelques kilomètres de la centrale nucléaire de Flamanville, du porte-conteneurs ouest-allemand Kini Kersten. L'équipage du navire, qui avait fêté la Saint-Sylvestre, dormait au moment de l'échouement, y compris le second de quart à la barre. Lors de son renflouement, le Kini Kersten a provoqué une petite marée noire en laissant échapper son fioul. Il avait fallu tailler un chemin dans les dunes pour évacuer les conteneurs de la cargaison. Le commandant et son second devront verser 149 000 francs de dommages-intérêts au propriétaire du camping qui a subi les dégâts des engins de terrassement. S'il fait jurisprudence, ce jugement permettra d'engager des poursuites contre les pollueurs étrangers sur les lieux de l'accident et non plus devant les juridictions du pays d'origine.

21 février 1989..... A Chicago, deuxième jugement pour l'affaire du pétrolier Amoco Cadiz, les Bretons craignent que la rallonge financière du juge Mc Garr ne fasse pas le compte. Le secrétaire d'État à l'environnement Brice Lalonde n'est pas venu soutenir leurs troupes, mais le ministre délégué au budget Michel Charasse viendra en Bretagne demain pour discuter de l'avenir judiciaire (procédure d'appel d'un côté ou de l'autre ?). Ce deuxième jugement donne le doublement des indemnités allouées l'an dernier, ce qui satisfait pleinement les ostréiculteurs (qui avaient été oubliés). Mais les Bretons semblent craindre un appel des adversaires qui déclarent clairement tout faire pour ne pas les indemniser.

22 février 1989..... Depuis le début de la procédure judiciaire à Chicago (procès de l'Amoco Cadiz), les élus bretons attendaient ce geste. Une belle image symbolique comme les aime le syndicat mixte des communes sinistrées. A la mairie de Ploudalmézeau, le ministre du budget Michel Charasse est venu apporter le soutien officiel de l'État aux élus des 92 communes réunis. Cependant, comme les élus bretons ont décidé à l'unanimité de faire appel de la décision du juge de Chicago, Charasse prend à rebrousse-poil ces élus en déclarant notamment qu'il faut calmer le jeu. Il veut tempérer la détermination des Bretons : «Il est trop tôt pour trouver les points qui pourraient faire l'objet d'appel. Il ne faut pas confondre vitesse et précipitation. Vous savez, un appel pour nous, aux Etats-unis, c'est du dépuçelage. Nous avons trois ou quatre mois devant nous. Il faut faire attention ». Il propose donc une mission d'expertise juridique soit mise en place pour étudier à la loupe le jugement du 21 janvier 1989 afin, ensuite, d'arrêter une position commune à l'État et au syndicat mixte. Quoique décident les américains d'Amoco, l'État français et les communes bretonnes joueront la solidarité pour se



défendre. En fait, rien ne presse : le juge Mc Garr prend sa retraite et on laisse quatre mois pour faire appel.

8 septembre 1989..... Dans un courrier du juge Mc Garr du tribunal fédéral de Chicago adressé aux avocats américains des victimes bretonnes, le juge donne de nouvelles rectifications au procès de la marée noire de l'Amoco Cadiz. Il leur indique que la somme de 187 millions de francs de dédommagement accordée en février dernier, serait amputée de 35 millions de francs, montant correspondant à l'indemnisation des ostréiculteurs. Ces derniers, qui avaient été pratiquement oubliés lors du premier jugement de janvier 1988, s'étaient vu accorder une rallonge de 35 millions de francs en février 1989. Mais le juge américain affirme aujourd'hui que cette rectification était une erreur. Il indique en effet que l'État français a déjà versé 34 millions de francs aux ostréiculteurs et que lui-même a attribué 475 millions de francs aux communes sinistrées. Le sénateur et maire de Ploudalmézeau (Finistère), président du Syndicat des communes bretonnes sinistrées, se déclare très surpris de ce nouveau revirement qui jette le doute sur le fonctionnement de la justice américaine. Il s'étonne que le juge, officiellement à la retraite, soit toujours chargé du dossier de l'Amoco Cadiz.

15 septembre 1989..... La lettre du juge américain Mc Garr annonçant la suppression des indemnités aux ostréiculteurs victimes de la marée noire provoquée par l'Amoco Cadiz suscite de vives réactions en Bretagne, où l'on ne comprend pas les revirements du magistrat américain. Les ostréiculteurs font valoir que contrairement à ce que affirme le juge de Chicago, il n'y a pas double emploi dans les indemnités prévues pour eux lors du jugement de février dernier. Si l'État français a bien financé le dédommagement consécutif à la destruction des stocks d'huîtres polluées et la reconstitution des parcs, il n'a, en revanche, versé aucune indemnité pour le manque à gagner des ostréiculteurs de 1978 à 1983, période pendant laquelle ils n'ont pas pu vendre puisque les élevages étaient en cours de reconstitution. Le président du Syndicat des communes sinistrées estime inacceptable la décision du juge. «Cela nous conforte dans notre intention de faire appel dès l'inscription au greffe du tribunal de Chicago, du jugement définitif de ce procès de la honte » précise-t-il. Alors que onze ans et demi après la catastrophe, aucune victime n'a touché un centime en Bretagne, la compagnie Exxon a déjà dépensé 1,6 milliards dans l'affaire de la marée noire en l'Alaska. Le ministre français de la mer, Jacques Mellick, a décidé pour sa part de faire entendre la voix de ceux qui ont été spoliés. Il affirme que c'est un crime qui a été commis contre les côtes bretonnes. Comme tout crime, il mérite réparation.

24 juillet 1990..... En réparation des préjudices causés par la marée noire de l'Amoco Cadiz qui avait englué les côtes bretonnes, la société pétrolière Amoco est condamnée à Chicago à verser l'équivalent de 693 millions de francs aux plaignants français. Sur cette somme, qui comprend les intérêts (7,22% l'an) courant depuis la catastrophe, l'État français s'adapte la part du lion avec 569 millions de francs, les soixante communes et divers autres plaignants recevant le reste, soit 124 millions de francs. Le président du syndicat des communes sinistrées se déclare satisfait : «Le jugement en première instance est enfin publié, classé et signé par toutes les parties. Pour nous, c'est le bout du tunnel ». Pas tout à fait cependant car, après douze années de procédure qui ont coûté une centaine de millions de francs aux communes, le procès n'est pas achevé. La firme Amoco a immédiatement décidé de faire appel, ce qui retardera de deux ans le versement effectif des indemnités. La société a également été condamnée à verser l'équivalent de 165 millions de francs au groupe Shell, propriétaire du pétrole transporté par l'Amoco Cadiz.

13 juin 1991..... Treize ans après la marée noire provoquée par l'Amoco Cadiz sur les côtes bretonnes, un nouveau rebondissement est intervenu dans la procédure d'indemnisation des victimes : la société pétrolière Amoco a saisi une cour d'appel fédérale américaine pour lui demander de rejeter sa responsabilité. Le 24 juillet 1990, la société avait été condamnée par le tribunal de Chicago à payer 690 millions de francs aux victimes françaises. La compagnie américaine avait fait appel et en septembre de la même année le syndicat des communes bretonnes sinistrées avait déposé un contre-appel. Amoco a demandé aujourd'hui à une cour d'appel fédérale d'invalider le jugement rendu au mois de juillet 1990. L'avocat de la société rejetant la responsabilité de l'avarie du pétrolier sur le constructeur, les chantiers navals Astilleros Espanoles de Cadix (Espagne).

25 janvier 1992..... Les communes bretonnes sinistrées par le naufrage du pétrolier Amoco Cadiz le 16 mars 1978 apprennent avec surprise que leurs dommages et intérêts ont été relevés de plus de 50 millions de francs. Le taux d'intérêt des indemnités réclamées par les communes bretonnes a été porté de 7,22 à 11,9%, la somme allouée devrait passer de 123 millions de francs à 208 millions de francs. L'État de son côté bénéficiera aussi d'une réévaluation de ces indemnités : de 913 millions à 970 millions de francs. La compagnie Amoco fait savoir qu'elle contestera la décision des trois juges de la cour d'appel américaine, elle a maintenant 15 jours pour déposer un second appel devant la Cour suprême qui devra décider en six mois.

3 mars 1992..... Des études sont lancées pour la création d'un premier parc national marin en France, en mer d'Iroise, zone côtière qui s'étend sur 60 kilomètres à l'extrémité de la Bretagne. Les scientifiques et les défenseurs de l'environnement applaudissent. Les professionnels de la mer font grise mine. Le projet de la mer d'Iroise couvre 20 000 hectares au large, englobant les îles d'Ouessant, l'archipel de Molène et Sein. C'est un site sauvage et redouté des navigateurs, c'est la route maritime, très fréquentée, où le pétrolier Amoco-Cadiz a fait naufrage en 1978. Ouessant et l'archipel de Molène font partie du réseau mondial des réserves de biosphère de l'Unesco. Le milieu océanique d'Iroise a été retenu pour sa grande diversité biologique (champs d'algues importants, eau d'une qualité exceptionnelle, zone de reproduction des phoques et des dauphins, paradis ornithologique). Les scientifiques voient d'un bon œil de faire un meilleur suivi scientifique grâce aux dotations de l'État, mais les professionnels de la mer (récolteurs d'algues, aquaculteurs, pêcheurs) sont inquiets. Les



concertations et les études devraient durer quatre ou cinq ans. Mais le projet va s'enliser longtemps.

- 14 mars 1992..... Accord international sur la sécurité des pétroliers : A l'occasion de la 32e session du comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (l' «ONU de la mer ») réunie à Londres du 2 au 6 mars, des mesures ont été arrêtées concernant les nouvelles règles de construction des navires pétroliers. La conception, avancée par la France, de navires à «pont intermédiaire» situé à 6 mètres de fond, a été reconnue par les autres pays et elle a été jugée au moins équivalente à celle des pétroliers à double coque prônée par les Etats-Unis. Quant aux pétroliers existants, les contrôles seront plus fréquents et les tankers de plus de 30 ans seront éliminés de la flotte.

- 29 mars 1992..... Pollution de plusieurs plages des Côtes-d'Armor : Plusieurs plages des Côtes-d'Armor ont été polluées, vendredi 27 mars, par des billes d'hydrocarbures émanant d'une nappe de 10 kilomètres de long et 3 mètres de large qui proviendrait d'un bateau ayant perdu son chargement en raison du mauvais temps. Cette «petite» pollution a notamment touché Saint-Cast, Erquy et les Sables-d'Or. Elle devrait disparaître «dès les prochaines grandes marées », indique-t-on à la préfecture.

- 24 avril 1992..... Quatorze ans après les faits, les Bretons obtiennent définitivement gain de cause dans l'affaire de l'Amoco Cadiz, ce pétrolier américain qui avait gravement pollué les côtes du Finistère nord. La compagnie renonce à faire appel du jugement du tribunal américain la condamnant à verser un milliard de francs à l'Etat français et 230 millions aux 90 communes sinistrées par 220 000 tonnes de brut épandues. C'est cependant une amère victoire lorsque la France touche un milliard de francs pour 220 000 tonnes alors les Américains de l'Alaska obtiennent 7,8 milliards après la marée noire de l'Exxon-Valdez (38 000 tonnes).

- 5 mai 1992..... Le syndicat mixte des communes bretonnes (230 millions de francs) et l'État (un milliard de francs) ont enfin touché leurs indemnités de la société Amoco suite à la marée noire de l'Amoco Cadiz. Le syndicat mixte doit payer les avocats et attend de l'État des indemnités compensatoires.

- 20 mai 1992..... Sur l'affaire de l'Amoco Cadiz, l'État et les communes bretonnes victimes de la marée noire se répartissent les indemnités. Le ministre du budget décide de reverser aux communes une partie des indemnités dues par la compagnie Amoco à l'État. Sur les 1 257 millions de francs que la société pétrolière a été condamnée à payer aux plaignants français, l'État touchera donc 910 millions et les communes bretonnes 347 millions. Dans les deux cas, les sommes versées après 14 ans de procédure, ne couvrent pas l'intégralité des dépenses engendrées par la marée noire de 1978. En effet, la facture de l'État se montait à 1 383 millions de francs et celle des communes à 800 millions.

- Août 1992..... Maître Christian Huglo, l'avocat des Bretons dans l'affaire de l'Amoco Cadiz, tire cinq enseignements de cette longue affaire devant les tribunaux américains. 1) Elle démontre, dans une affaire de pollution transfrontière de grande dimension, que le modèle judiciaire n'est pas nécessairement à rejeter. 2) La fin relativement satisfaisante de cette affaire permettra d'éviter, à l'avenir d'opposer, comme on l'a fait, les modèles transactionnels (exemple : affaire Sandoz). Dès l'origine, la compagnie Standard Oil (depuis dénommée Amoco) s'est refusée aux transactions. Ainsi, le droit progresse en matière d'environnement ce qui permet de fixer des devoirs et de dicter des conduites à tenir. Tandis que les transactions financières ne règlent par vraiment les affaires de pollution. 3) Affirmation du principe de réparation intégrale des dommages et des dépenses engagées pour limiter les effets de la catastrophe. Mais la question du dommage écologique n'a pas été retenue. 4) Le juge américain confirme la condamnation de la maison mère pour l'action de ses filiales. 5) Le procès international a su mélanger des procédures de droit français et de droit américain. Mais, aujourd'hui, la ratification de la convention dite du Fonds international pour la pollution par les hydrocarbures, juste après la catastrophe de l'Amoco Cadiz, rendrait inutile l'engagement d'une procédure dans ce domaine. C'est grâce à ce fonds qu'ont été réglées de façon satisfaisante (semble-t-il) les affaires du Tanio (1980) et de l'Amazzone (janvier 1988).

- 18 août 1992..... Quatorze ans après la marée noire en Bretagne, un chèque surprise pour des marins victimes de l'Amoco Cadiz. Un armement de pêche de Sibiril, commune du Finistère nord, proche de Saint-Pol-de-Léon, a réussi à obtenir 2,5 millions de francs de dédommagements de la compagnie Amoco, responsable de la marée noire en 1978. Cette société, appelée Béganton, dont les six bateaux avaient été cloués au sol pendant un mois à la suite de la catastrophe, devra tout de même laisser plus de 40% à ses avocats américains. Dans l'ombre de la procédure qui a duré des années en courrait une autre, modeste mais dont l'issue n'en est pas moins remarquable face au géant américain. En 1978, d'autres victimes de la marée noire avaient choisi de se réunir et de traiter avec un cabinet américain travaillant au pourcentage. Les associés (la Brittany Ferries, un ostréiculteur, cinq hôteliers de Roscoff et des armements de pêcheurs) ont préféré ne pas faire d'avances de fonds pour entreprendre le procès, mais de payer au résultat. L'acharnement de l'autre procès a finalement profité à celui-là. Par contre, la répartition des sommes d'argent gagnées semble particulièrement profiter à l'un des armements de pêcheurs, tandis que les autres reçoivent des sommes réduites, les dossiers ayant été présentés séparément.

- 17 octobre 1992..... La commune de Ploudalmézeau (Finistère) célèbre l'aboutissement du procès intenté après la marée noire de l'Amoco Cadiz en 1978. L'assemblée générale extraordinaire du syndicat mixte des communes sinistrées s'achève par un banquet de 500 couverts, auquel participent le secrétaire d'État à la mer, Charles Josselin, et le secrétaire d'État à l'intégration. Les élus bretons se réjouissent du versement d'une somme de 100 millions de francs offerte par le gouvernement français pour couvrir les frais du procès. Alors que les avocats américains sont présents au banquet, l'avocat français Christian Huglo a renoncé à faire le déplacement. Il s'étonne qu'on lui refuse ses honoraires (3,7 millions de

francs), dont le montant a été fixé par décision de justice, alors que 100 millions ont été versés au cabinet américain. Le montant des indemnités allouées par la justice américaine au syndicat des communes sinistrées se monte à 212 millions.

24 décembre 1992..... Marées noires : La France souhaite que l'accès aux ports de la Communauté européenne soit refusé aux pétroliers les plus dangereux, a indiqué hier le secrétaire d'Etat à la Mer, Charles Josselin, le risque de nouvelles marées noires en France ne pouvant, selon lui, "être totalement écarté". "Jamais les risques de pollution ou de naufrage n'ont été aussi grands qu'aujourd'hui", a souligné M. Josselin, citant l'augmentation du trafic, l'explosion de la plaisance et le changement des techniques de navigation.

14 janvier 1993..... M. Charles Josselin réclame un renforcement sévère des règles de navigation maritime à l'échelle européenne : Le secrétaire d'Etat à la mer, M. Charles Josselin, a adressé, hier, une lettre à son collègue danois, qui préside le conseil des ministres de la CEE depuis le début de l'année, en lui demandant de convoquer dans les meilleurs délais les Douze, afin de prendre une série de dispositions relatives au transport pétrolier et aux risques de pollution maritime dans la mer communautaire. Cette démarche française insistante répond au principe qu'«il faut battre le fer quand il est chaud». Et le fer, si l'on peut dire, est en l'occurrence la marée noire du Braer aux Shetland. «C'est sous la pression de l'opinion publique que l'on peut le mieux faire bouger les choses, convaincre ses collègues et bousculer l'indifférence, explique M. Josselin. Le moment est propice pour pousser les feux dans le domaine de la sécurité et de la réglementation sur la circulation des tankers. La France a des propositions à faire à ses collègues de la CEE.» Et si les choses traînaient trop, il n'est pas exclu que Paris prenne des mesures unilatérales. Le secrétaire d'Etat à la mer a passé la journée du 12 janvier à Londres, où il a rencontré son homologue britannique, ainsi que le secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui est l'«ONU de la mer», M. O'Neil. Ce dernier est tombé d'accord avec M. Josselin pour qu'un tri sévère soit fait parmi les sociétés de classification (il en existe onze grandes connues dans le monde) qui délivrent aux navires et à leurs armateurs des certificats de conformité et de navigabilité par rapport aux règles internationales. «Trop de ces sociétés sont en fait des sociétés de complaisance», estime-t-on à Paris. La France demandera en outre que soient inscrits à l'ordre du jour de la future réunion des Douze quatre points : • Le renforcement et la multiplication des contrôles opérés par les autorités administratives sur les navires qui font escale dans les ports européens. Une liste noire des navires dangereux ou «poubelles», ainsi que des affréteurs pétroliers laxistes, pourrait être publiée si besoin. On sait, par exemple, que l'âge limite d'un pétrolier a été fixé l'année dernière, au niveau international, à trente ans (au-delà, il doit être envoyé à la casse), mais il est évident qu'un tel navire doit être sérieusement examiné avant de prendre la mer. Le nombre des inspecteurs dans les ports français sera augmenté, et l'on peut penser que leurs effectifs pourraient être accrus en faisant appel à des commandants de navire mis en préretraite ou au chômage. • La surveillance coordonnée par les Douze de la qualification des équipages, notamment sur les pétroliers. • L'obligation pour un navire qui pénètre dans les eaux communautaires de signaler sa position, sa destination et la nature de sa cargaison. • Le droit pour les autorités d'un pays de la CEE d'intervenir (par déroutement, remorquage ou escorte) auprès d'un navire réputé «à risques», même si le capitaine de ce dernier n'en fait pas la demande. Cette sévérité accrue devrait - à condition que les moyens financiers, humains, ainsi que les sanctions juridiques suivent - concerner tous les types de navigation maritime. Au sujet du trafic de passagers sur la Manche, notamment, M. Josselin se dit «favorable à un renforcement des normes à bord des ferries», comme le souhaitent les Britanniques. «Nos compagnies, notamment la BAI [Brittany Ferries] de Roscoff, n'auront pas grand mal à se conformer à ces demandes, car elles ont déjà des standards de sécurité élevés, indique M. Josselin, mais il faudra que tous les navires transmanche se plient à ces exigences, y compris ceux qui battent pavillon étranger ou de complaisance.»

15 janvier 1993..... Réunion prochaine des ministres européens de l'environnement et de la mer sur la sécurité. Un conseil extraordinaire des ministres européens de l'environnement et de la mer se réunira avant quinze jours pour examiner la sécurité des transports pétroliers. La demande de cette réunion formulée à la présidence danoise par Mme Ségolène Royal, ministre de l'environnement, s'accompagnait de propositions visant à établir une liste communautaire de navires pétroliers dangereux pour l'environnement et qui seraient interdits d'accès aux ports de la Communauté. Une responsabilité financière des propriétaires de la cargaison pétrolière serait instaurée, de même que des normes de construction qui donneraient une réalité au «pétrolier écologique européen à double fond».

26 janvier 1993..... La réunion d'un conseil européen extraordinaire sur la sécurité des transports : Le secrétaire d'Etat à la mer veut secouer la torpeur de l'Organisation maritime internationale. A la demande du ministre français de l'environnement, Mme Ségolène Royal, un conseil des ministres extraordinaire se réunit, le 25 janvier, à Bruxelles pour examiner les mesures à prendre afin d'assurer une meilleure sécurité des transports maritimes. L'Italie, avec le Haven à



Livourne, l'Espagne, avec l'Aegean Sea à La Corogne, et la Grande-Bretagne, avec le Braer aux Shetland, ont, à leur tour, subi les conséquences d'un échouage de pétrolier. La France, avec la marée noire de l'Amoco-Cadiz, n'est donc plus seule à réclamer des mesures contraignantes pour éloigner les supertankers des côtes sensibles. Comme l'ancien ministre de l'environnement, M. Brice Lalonde, M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat à la mer, estime cependant que la France doit jouer, dans cette bataille, un rôle de fer de lance au sein de l'Organisation maritime internationale. Le secrétaire d'Etat à la mer, M. Charles Josselin, s'était étonné d'entendre M. Brice Lalonde, à propos des marées noires, déclarer à la



télévision que «le ministère de la mer ne devrait pas exister ». Mais comme il connaît l'écologiste depuis vingt ans - ils s'étaient retrouvés à Tahiti en 1973 pour militer contre les essais nucléaires atmosphériques, - il l'a invité, samedi 23 janvier, à visiter le dispositif de prévention installé à Cherbourg. Accompagnés du maire (PS), M. Jean-Pierre Godefroy, et de M. Bernard Cauvin, député (PS) de la Manche, visiblement ravis de se faire voir en compagnie d'un écologiste patenté, les deux hommes ont pu suivre en direct les opérations de surveillance du rail des Casquets, au large de la presqu'île du Cotentin. Il se trouve que, ce jour-là, les hommes du CROSS (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage) de Jobourg suivaient de près deux navires en difficulté. Le premier, le Tromsø-Endeavour, est un pétrolier libérien qui a subi une avarie de gouvernail le 18 janvier dernier au large des Açores. Conduit par des remorqueurs néerlandais, il devrait se présenter le 25 janvier au large d'Ouessant, avec, dans ses soutes, 140000 tonnes de brut vénézuélien. Le préfet maritime de Cherbourg, l'amiral Canonne, a décidé, en accord avec les autorités britanniques échaudées par les Shetland, d'interdire le passage de ce navire dans le Pas de Calais, où le rail est trop étroit pour un géant sans gouverne. «Il déchargera au Havre, en Angleterre, où il voudra, mais il n'entrera pas dans le Pas de Calais ! », insiste l'amiral. Pendant ce temps, un chalutier anglais qui devait caboter de Honfleur à Conakry a chaviré en Manche dans les eaux britanniques. Les hélicoptères de Sa Gracieuse Majesté ont hélitreuillé les dix hommes d'équipage. et un remorqueur s'est rendu sur place pour enlever les fûts de goudron et d'essence qui encombrant le rail. «Nous avons ici environ trois cents navires par jour à surveiller, précise le commandant Leroux, mais nous n'en identifions qu'un tiers au maximum.» MM. Josselin et Lalonde embarquent ensuite sur le remorqueur de haute mer Abeille-Languedoc pour assister à une opération d'hélitreuillage. C'est pour eux l'occasion, lors d'une conférence de presse à bord, d'exposer leur point de vue sur la sécurité des transports maritimes en général et le conseil de Bruxelles en particulier. «Il faut que l'Europe se donne les moyens d'assurer la sécurité des transports maritimes, dit M. Josselin. La France doit en être le fer de lance au sein de l'OMI [l'Organisation maritime internationale] ». M. Brice Lalonde constate, pour sa part, que les Etats-Unis, après la marée noire en Alaska (ExxonValdez), n'ont pas hésité à décider unilatéralement l'interdiction d'accès aux ports américains pour les navires à risques. L'ancien ministre de l'environnement s'en prend vivement à l'OMI, « qui protège davantage le commerce que la mer » et paralyse toute initiative. Il accuse la Grèce de bloquer les demandes européennes pour un meilleur contrôle des flottes commerciales. Puis, se tournant vers M. Josselin, il lui suggère d'imposer un péage à l'entrée de la Manche pour que, en ce domaine comme dans les autres, «les pollueurs soient les payeurs ». Le secrétaire d'Etat à la mer, pour sa part, répète qu'il va demander à ses collègues européens, le 25 janvier à Bruxelles, d'interdire l'entrée dans les ports de la Communauté «aux navires notoirement sous normes». Reste à convaincre les Grecs, premiers armateurs de la CEE, et les Anglais, toujours attachés à la liberté de navigation...

27 janvier 1993..... Réunis en conseil extraordinaire, les Douze définissent un programme d'action pour renforcer la sécurité des transports maritimes. A la demande de la France, les ministres européens de l'environnement, des transports et de la mer, réunis à Bruxelles lundi 25 janvier, ont défini un programme d'action pour lutter contre les marées noires. Les «conclusions» approuvées par le Conseil ne traduisent encore que des intentions, mais elles sont assorties d'un calendrier qui a valeur d'engagement politique. La Commission européenne est invitée à présenter des propositions dès le mois prochain et, selon Mme Ségolène Royal et M. Charles Josselin, les ministres français, un premier train de directives devrait être adopté avant la fin du printemps. Seule la Grèce a manifesté des réticences à l'égard des ambitions proclamées, si bien que les chances de parvenir rapidement à des mesures opérationnelles semblent très réelles. Les Douze affirment d'abord leur volonté d'agir désormais de façon concertée au sein de l'OMI (l'Organisation maritime internationale, qui est une agence de l'ONU). Ce «lobbyisme européen» aura pour objet de presser l'OMI d'approuver rapidement des règles de navigation plus rigoureuses, faute de quoi la Communauté pourrait les mettre en œuvre unilatéralement. Le conseil envisage quatre séries de mesures: 1) Un meilleur contrôle des pavillons de complaisance. - Le débat a mis en relief le lien existant entre les pavillons de complaisance et des sociétés de classification des navires peu regardantes sur le respect des normes théoriquement imposées aux armateurs. «L'Europe pourrait se mettre d'accord pour dresser une liste des sociétés de classification autorisées à agréer les navires », a suggéré M. Josselin. Dans le même esprit, le Conseil a souligné l'importance qu'il fallait attacher à la qualification des équipages. 2) Le contrôle des navires au port. - Chaque Etat de la Communauté publierait les résultats de ses contrôles afin d'identifier les pétroliers à risques et d'en dresser la liste. L'accès des ports communautaires pourrait leur être interdit. 3) Les sanctions. - Serait mis en place un dispositif permettant de sanctionner les propriétaires de cargaisons qui, pour réduire les coûts de transport, affrètent des navires ne respectant pas les normes de sécurité ou conduits par des équipages insuffisamment qualifiés. 4) Les sites vulnérables. - Les Douze adopteraient une liste de sites particulièrement vulnérables (zones d'intérêt écologique majeur) au large desquels la navigation serait interdite ou au moins très strictement réglementée. Il ne suffit pas en effet de lutter contre les pétroliers vieillissants et dangereux pour se garantir contre la pollution: le Braer comme l' Aegean-Sea avaient été récemment contrôlés et ils avaient été certifiés, l'un et l'autre, en bon état de marche. Ces sites seraient la baie de Somme, la baie de Seine, le Mont-Saint-Michel, Sept-Iles, la mer d'Iroise. les zones côtières de Belle-Ile, de Ré, d'Oléron. le bassin d'Arcachon, Banyuls, les étangs languedociens. la Camargue, les îles d'Hyères, Bonifacio. Cerbicales. le cap Corse.

24 mai 1993..... Sur l'affaire de l'Amoco-Cadiz, les Bretons viennent d'apprendre que le parquet de Brest rend une ordonnance de non-lieu pour le commandant italien du pétrolier, Pascual Bardari, et le commandant du remorqueur allemand, Harmuth Weinert. Une information judiciaire avait été ouverte contre eux en 1978 après l'échouement du navire. Le juge a estimé que la responsabilité du naufrage était partagée par bien d'autres personnes qui n'avaient pu être recherchées faute de législation adaptée.

12 juin 1993..... Les élus du syndicat mixte des communes bretonnes sinistrées après le naufrage de l'Amoco Cadiz,



réunis en assemblée générale décident de se pourvoir en cassation contre leur avocat Me Christian Huglo, avec lequel ils sont en procès d'honoraires de résultat. Ce dernier s'est vu octroyer, le 28 avril 1992, une somme de 3,7 millions de francs par la cour d'appel de Paris. Le syndicat mixte ne proposait qu'un complément de 700 000 francs. Me Huglo avait estimé ses honoraires à 7 millions de francs, mais le syndicat mixte a divisé ces prétentions par dix. Appelé à arbitrer le litige, le bâtonnier de Paris a, en juin 1992, coupé la poire en deux : 3,7 millions de francs pour l'avocat. Trouvant la note trop salée, les communes ont alors saisi la cour d'appel de Paris qui a donné raison à Me Huglo. Si Me Huglo et son associée Corinne Lepage, qui ont été écartés de la procédure à partir de 1988, ont demandé des honoraires de résultat, c'est parce que cela avait été spécifié en 1978 par courrier. La cour d'appel a considéré que les modalités ont été clairement explicitées par ce courrier. De fait, le procès-fleuve a coûté très cher en frais d'avocats : 7 millions de francs pour le cabinet Huglo et 72 millions de francs pour les conseils américains. Et ces derniers ne réclament pas d'honoraires de résultat.

- 3 juillet 1993..... Prévues pour le 15 octobre 1992, les réjouissances pour fêter la victoire en justice pour l'affaire de la marée noire de l'Amoco Cadiz, avaient été reportées à l'été par les Bretons qui connaissent leur climat capricieux. Quinze mille personnes se rassemblent sur une plage à Portsall en face du récif où on voyait le pétrolier finir de déverser son pétrole, il y a quinze ans. Remerciements, film sur le procès, chant à l'unisson de l'hymne breton.
- 28 décembre 1993..... Pollution des plages de l'Atlantique, M. Barnier veut renforcer le contrôle des bateaux. Pesticides, engins explosifs, fûts d'acétone, plaques d'hydrocarbures : du Pas-de-Calais aux Pyrénées-Atlantiques, la façade maritime est touchée par diverses pollutions. Michel Barnier, ministre de l'environnement, a souhaité, le 26 décembre sur France-Info, «un renforcement des contrôles et du suivi des bateaux ». Sachets de pesticides, par centaines de kilos, sur les rivages du Pas-de-Calais, détonateurs pyrotechniques, par milliers, sur les plages des Côtes-d'Armor aux Pyrénées-Atlantiques, fûts d'acétone, par dizaines, et plaques d'hydrocarbures sur le littoral de la Vendée : pratiquement toute la façade maritime, du nord au sud-ouest de la France, a continué de recevoir, en cette période de Noël, des cadeaux empoisonnés et des colis piégés, dont la manipulation est par nature dangereuse. Michel Barnier, ministre de l'environnement, s'est irrité, dimanche 26 décembre sur France-Info, de «voir transformer nos plages en dépotoirs de produits qui arrivent d'on ne sait où ». Il s'est prononcé pour «un renforcement des contrôles et du suivi des bateaux », afin de «savoir exactement quel type de cargaison est transporté ». Bernard Bosson, ministre de l'équipement, du transport et du tourisme, avait également insisté (le 25 décembre) sur la nécessité de renforcer les règles internationales en vigueur et de les étendre au-delà de la limite actuelle des eaux territoriales (12 milles, soit environ 22 kilomètres, des côtes). Constats et vœux pieux en l'état actuel des choses: l'Organisation maritime internationale (OMI), si tant est qu'elle se range aux propositions françaises, ne devrait pas se réunir avant mai 1994... En attendant, la situation s'est aggravée durant le week-end de Noël: s'ajoutant à la tonne de pesticides déjà recueillie, après que le Sherbro, navire français, eut perdu une partie de sa cargaison, 7000 poches de plastique renfermant le même produit toxique ont été ramassées, samedi et dimanche, sur les plages du Pas-de-Calais, notamment au Touquet et à Etaples. Dans le même temps, la «marée» d'engins explosifs, censés provenir d'un conteneur tombé du cargo chypriote M/V Marie-H., s'est étendue: les huit départements du littoral atlantique étaient, le 27 décembre, touchés, et les préfets de la Gironde, des Landes et des Pyrénées-Atlantiques ont, après ceux du Finistère, du Morbihan, de la Loire-Atlantique, de la Vendée et de la Charente-Maritime, interdit l'accès du rivage aux promeneurs. Selon les services de sécurité, les arrêtés préfectoraux ont été, dans l'ensemble, bien respectés par les vacanciers de Noël, même si les gendarmes ont dû, parfois, faire preuve d'autorité, comme en Charente-Maritime. Pour la première fois, deux détonateurs ont été découverts sur deux plages des Côtes-d'Armor, mais, compte tenu des vents et des courants, les autorités estiment qu'il pourrait s'agir de l'œuvre d'un mauvais plaisant. Une nouvelle pollution s'est ajoutée, samedi 25 décembre, à celle provoquée par les pesticides et les engins explosifs: quatre fûts d'acétone pure - produit volatil et inflammable - ont été récupérés en mer, dimanche, par la marine nationale, au large de Bretignolles-sur-Mer. Sur cette plage de Vendée, une soixantaine de fûts identiques, dont l'origine est encore inconnue, ont également été retrouvés, mais vides. Dans ce même département, des plaques d'un hydrocarbure lourd, agglomérées à du goémon, ont souillé des rivages de l'île d'Yeu. Cet hydrocarbure pourrait provenir du dégazage d'un navire. «Les amendes ne sont pas assez dissuasives », a commenté Alain Gautier, récent vainqueur du Vendée Globe, tour du monde à la voile en solitaire.
- 9 janvier 1994..... Grâce à des placements financiers, le syndicat mixte des communes sinistrées par la marée noire de l'Amoco-Cadiz a pu améliorer substantiellement les sommes obtenues de la compagnie américaine Amoco. Mais le syndicat s'interroge sur son avenir / Doit-il, une fois sa mission accomplie aux États-Unis, 16 ans après la marée noire qui a souillé les côtes bretonnes, se dissoudre ? Ou bien doit-il se maintenir et se spécialiser dans le domaine du droit de l'environnement et de la défense du littoral ? Sur ce point, les dernières pollutions aux flux toxiques, aux pesticides, germicides ou autres plaques de mazout, et sans oublier la marée de détonateurs de la fin de l'année, montrent que le travail ne manque pas. «Les pompiers de Brest, qui possèdent une cellule d'intervention chimique, ont ainsi sollicité notre aide pour le traitement des fûts» indique le maire de Ploudalmézeau, président du syndicat mixte. Mais pour l'instant, on ne bouge rien ; Le syndicat a été créé pour un objet unique, l'Amoco-Cadiz. Et tout n'est pas réglé ». Si le procès maritime du siècle est bel et bien clos, le syndicat mixte en n'en a pas terminé en réalité dans une affaire bien longue. Deux ultimes dossiers l'obligent à demeurer en état ; En premier, le litige qui l'oppose à son avocat français, Christian Huglo, à propos des honoraires de fin de procès. L'avocat a gagné devant la cour d'appel de Paris en obtenant 3,7 millions de francs (4,8 millions en tenant compte des intérêts et de la TVA), soit largement plus que les 700 000 francs que lui proposaient les communes. Mais celles-ci ont introduit un recours devant la Cour de Cassation. L'autre question en suspens et le règlement des indemnités aux communes. Depuis le versement en mai 1992 par la compagnie Amoco des dollars temps attendus, le

syndicat joue le rôle du banquier auprès de ses membres. Certes, la seule la somme obtenue à Chicago, 123 millions de francs, n'a pas été à la hauteur des espérances des maires victimes de la marée noire (693 millions). Ce fut même pour eux une amère déception de comparer la somme allouée à celle versée à la compagnie Exxon à l'Etat de l'Alaska pour une pollution pétrolière. L'État nord-américain a touché l'équivalent de huit fois les réparations sollicitées par les Bretons. Mais en intervenant, en appel devant la cour fédérale de Chicago en mai 1992, à faire ré-évaluer les taux d'intérêt (de 7,22% à 11,9%), les sinistrés de l'Amoco-Cadiz ont engrangé un pactole de 230 millions de francs, qui sont venus grossir de fructueuses opérations financières. Cette somme en effet a été immédiatement placée. C'est une source de profit est généralement interdit aux communes, mais qui a été autorisé au syndicat mixte. Le syndicat s'apprête maintenant à faire ses derniers paiements et un sursis de six mois est accordé.

26 janvier 1994..... Cinq pays s'engagent à renforcer la sécurité maritime : La Grande-Bretagne, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne et la France, des pays riverains de la mer du Nord et de la Manche, s'engagent, lors d'une réunion des ministres des transports à Paris, à améliorer la sécurité maritime et à réduire la pollution des côtes. Les contrôles dans les ports devraient être renforcés et les navires ne respectant pas les règles de sécurité, retenus dans les ports jusqu'à une remise aux normes. Dans la zone Manche-mer du Nord, les navires devront obligatoirement signaler leur entrée dans les zones dangereuses. Les cinq pays ont décidé de rendre obligatoires les normes d'arrimage préconisées par l'Organisation maritime internationale (OMI) et d'exercer un contrôle «coordonné et continu» de l'application des règles de sécurité à tous les navires quel que soit leur pavillon. Enfin, le plan d'intervention franco-britannique en cas de sauvetage en mer sera élargi aux cinq pays qui souhaitent aussi disposer en permanence d'un remorqueur de haute mer couvrant le Pas-de-Calais et une partie de la mer du Nord.

26 février 1994..... La France presse ses partenaires de l'Union européenne de renforcer les règles de sécurité maritime. Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, Bernard Bosson, vient d'élaborer, en concertation avec son collègue

de l'environnement, Michel Barnier, les termes du mémorandum que la France présentera le 24 mars à Bruxelles à ses collègues de l'Union européenne pour renforcer les règles sur la sécurité maritime. Ce document fait suite aux nombreux incidents qui ont émaillé la chronique maritime cet hiver, notamment au large des côtes françaises, et à la position commune qui avait été trouvée, le 26 janvier, à l'issue d'une réunion entre Bernard Bosson et ses collègues allemand, britannique, belge et hollandais. Le document de la France, dont la teneur a été précisée par le ministre des transports le 23 février, est axé sur six points essentiels: 1 • Renforcement des règles de sécurité sur les navires à passagers : les Etats membres pourront exercer des contrôles à bord des navires, quel qu'en soit le pavillon, et entreprendre des enquêtes. 2 • Publication de la liste des «navires-poubelles»: dans le cadre du mémorandum de Paris de 1984, les échanges d'informations entre les corps d'inspecteurs des différents Etats seront systématisés, les navires dits «sous normes» seront surveillés en priorité et les résultats des contrôles seront rendus publics. Enfin, les navires défectueux ou suspects seront retenus dans les ports jusqu'à ce que les anomalies décelées soient corrigées. 3 • La surveillance du trafic: les Douze vont demander, lors de la session du Comité de la sécurité maritime à l'OMI (Organisation maritime internationale, dont le siège est à Londres), en mai, de rendre obligatoire - alors qu'il n'était que facultatif - le signalement des navires qui transitent dans des zones «sensibles » du point de vue de l'environnement ou «délicates» en termes

de navigation (détroits, parages au large d'Ouessant, approches de Rotterdam ou d'Anvers...). 4 • Le renforcement des règles d'arrimage des cargaisons: il faudra rendre obligatoire l'application du code international relatif à l'arrimage des cargaisons dangereuses et imposer la présence à bord des cargos d'un «plan d'urgence» décrivant la conduite à tenir en cas de risque de pollution ou de perte de matières dangereuses ou polluantes. 5 • L'adoption par l'OMI d'une convention sur la responsabilité et l'indemnisation dans le cas des transports de matières dangereuses. 6 • La compétence des équipages: il faudra revoir les règles relatives à la délivrance des brevets et à la formation des équipages.

16 avril 1994..... Dégazage: Oiseaux mazoutés en Bretagne. Le mauvais temps, associé aux dégazages des pétroliers en Manche, est en train de faire des ravages dans les colonies d'oiseaux marins du Trégor. Le centre de sauvegarde que la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) entretient à l'Ile-Grande (Côtes d'Armor) a recueilli plus d'une centaine d'animaux mazoutés depuis le 10 avril, notamment des petits pingouins, des guillemots et des fous de Bas-san. La LPO a demandé au maire de Perros-Guirec, où se trouve la réserve naturelle des Sept-Iles, d'intervenir auprès des autorités afin que les navires en infraction soient identifiés et poursuivis.

17 octobre 1995..... La Cour de cassation annule la décision de la cour d'appel de Paris qui avait octroyé à Me Christian Huglo et à son associée et épouse Corinne Lepage, devenue en mai ministre de l'environnement, des honoraires supplémentaires de 3,6 millions de francs dans le procès de l'Amoco Cadiz. La Cour estime qu'il n'y avait pas eu de stipulation prévoyant d'allocation d'honoraires complémentaires en fonction du résultat et elle renvoie les parties devant le premier président de la cour d'appel de Versailles.





6 avril 1996..... Les dégazages des navires au large des côtes françaises continuent de décimer les oiseaux de mer d'Europe. Le bilan d'une station de l'Île-Grande montre que le pétrole reste un danger. Le bilan de douze années de sauvetage à la station ornithologique de l'Île-Grande (Côtes d'Armor) montre que le pétrole reste le principal danger pour les migrateurs qui hivernent sur les côtes bretonnes. Depuis 1984, 2698 oiseaux mazoutés ont été soignés à la station bretonne. Mais les spécialistes estiment que ce chiffre doit être fortement majoré pour tenir compte des oiseaux morts en mer. La Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) avait décidé de créer sur le littoral breton un centre de soins pour venir en aide aux oiseaux mazoutés au début des années 1980. La station ornithologique de l'île-Grande, sur la commune de Pleumeur-Bodou (Côtes-d'Armor), a donc vu le jour en 1984, au lendemain de la marée noire du TaniO, qui rappelait que la catastrophe de l'Amoco Cadiz ne resterait malheureusement pas unique. On y pratique un accueil sans discrimination. Comme la quarantaine de centres de soins adhérent à l'Union nationale des centres de sauvegarde de la faune sauvage (6, rue des Gombards - 89100 Fontaine-la-Gaillarde), la station ornithologique de l'île-Grande recueille les animaux sauvages qui lui sont rapportés vivants, blessés ou non. En 1995, elle a recueilli 19 faucons crécerelles, 13 chouettes effraies et 10 buses variables. Ces rapaces ne vont pas en mer, mais sont victimes de la route, des fils électriques ou d'actes illicites, de chasse. Tous les animaux recueillis ne peuvent pas être sauvés. La plupart meurent rapidement ou doivent être euthanasiés. Au total, 37% seulement des oiseaux reçus vivants ont été relâchés en 1995. Le centre garde en moyenne chaque animal vingt-deux jours avant de le relâcher, ce qui lui a coûté 538 francs par pensionnaire en 1995. En dehors de quelques permanents, les soigneurs sont bénévoles. Cela permet aux différents centres de fonctionner et d'accepter tous les animaux sauvages sans discrimination, de la lourde tortue-luth jusqu'à la minuscule chauve-souris pipistrelle. La station est aujourd'hui dirigée par Gilles Bentz, qui vient de jeter un cri d'alarme : «Les dégazages continuent de décimer les populations européennes d'oiseaux de mer qui hivernent sur nos côtes », dit-il, prenant pour preuve la diminution des alcidés (pingouins torda et guillemots de Troil) observée dans la plus ancienne réserve naturelle de France (1912) aux Sept îles. «Il y a dix ans, poursuit Gilles Bentz, la LPO dénombrait 25 couples de pingouins et 30 de guillemots sur la réserve. Aujourd'hui, il n'en reste plus respectivement que 10 et 7. La fin semble se rapprocher inexorablement. » On peut expliquer cette raréfaction par d'autres phénomènes. Le réchauffement climatique, par exemple, pourrait affecter des oiseaux migrateurs dont la Bretagne représente la limite méridionale de l'aire de répartition. Des oiseaux comme les fous de Bassan ou le macareux moine, encore abondants dans les îles Britanniques, ne descendent pas au-delà du littoral nord de la Bretagne. Le guillemot de Troil, en revanche, fréquente le littoral atlantique d'une bonne partie de la France, et c'est lui la première victime des marées noires, aussi bien en France qu'en Angleterre. Depuis 1984, le centre de l'île Grande a reçu et soigné 2698 oiseaux mazoutés (sur un total de 4027 oiseaux de mer recueillis). Pour être précis, ce chiffre ne reflète que très partiellement la situation réelle, car les centres de soins ne recueillent pas les oiseaux déjà morts. Même un comptage des animaux ramassés sans vie serait forcément incomplet, car la plupart des oiseaux péris en mer disparaissent et n'atteignent jamais le rivage. Le total de 2 698 victimes du pétrole doit donc être majoré pour approcher la réalité. «Peut-être dix fois plus », avance Gilles Bentz. Plus que les effectifs totaux de population, qui restent du domaine de l'évaluation, le comptage des victimes recueillies à l'Île-Grande est un bon indicateur de la fréquentation de nos côtes et des causes de mortalité. C'est ainsi que, pour la seule année 1995, la station ornithologique a recueilli 804 oiseaux, appartenant à 67 espèces différentes, ainsi que quelques mammifères dont un phoque gris et un dauphin commun. Sur les 804 oiseaux rapportés, 344 avaient été mazoutés, ce qui confirme que le pétrole représente bien le principal danger pour les oiseaux de mer. Au total, la station a recueilli 270 guillemots de Troil, 102 goélands argentés, 78 fous de Bassan et 59 pingouins torda. Le guillemot est incontestablement la principale victime: il en a été recueilli 1 724 en douze ans. Les causes d'accident, justement, sont très variées. Alors que la quasi totalité des guillemots recueillis avaient le plumage souillé de pétrole, les fous de Bassan étaient une minorité dans ce cas. Plusieurs étaient victimes de la pêche (filets ou hameçons), quelques-uns du dénichage, et la majorité avaient des difficultés qu'on ne peut expliquer au premier coup d'œil. Le cormoran, en revanche, qui fait abusivement figure de symbole pour toute marée noire télévisée, arrive à un rang très modeste à l'Île-Grande: cinq grands cormorans et huit cormorans huppés ont été secourus en 1995, et aucun pour cause de pétrole.

24 juillet 1996..... Le président du syndicat des communes bretonnes victimes de la catastrophe du pétrolier Amoco-Cadiz en 1978 menace de faire saisir la cabinet d'avocats Huglo-Lepage et associés. Il menace également de faire placer une hypothèque sur une propriété des deux avocats Huglo-Lepage mariés, situé à Cabourg (Calvados). Mme Lepage est aujourd'hui ministre de l'environnement. Les communes réclament aujourd'hui 4,8 millions de francs correspondant à des trop perçus d'honoraires complémentaires, en vertu d'un arrêt de la cour d'appel de Versailles du 29 mai 1996. Le cabinet a commencé à payer une partie de cette somme, mais sous réserve d'un pourvoi en cassation.

Décembre 1996..... L'entrée de la Manche, devant l'île d'Ouessant, compte parmi les eaux les plus redoutables et les plus fréquentées du monde. Cargos, pétroliers et porte-conteneurs s'y croisent chaque année au risque, en cas de gros temps ou d'avarie, d'être poussés à la côte et de s'y éventrer. Un dispositif de surveillance a été mis en place : le Rail d'Ouessant. Si vous visitez Portsall, commune discrète du Finistère Nord dont le mouillage est protégé par un amas de roches, une sculpture étrange vous tire l'œil, sur le rivage même, face aux vagues. Mais si vous approchez, vous découvrez que cette sculpture est un simple outil, simple quoique étranger à l'échelle humaine : c'est l'ancre de l'«Amoco Cadiz», pétrolier libérien transportant 230 000 tonnes de brut. La verge tordue de l'ancre résume le drame. Dans la nuit du 16 au 17 mars 1978, par mer dure, une assez banale avarie de gouvernail transforme le géant technologique en barge désamarrée. L'armateur négocie pied à pied, diffère l'acceptation d'assistance. Et le tanker s'en va s'éventrer sur Portsall où il se disloque, polluant 300 kilomètres de côtes. En arborant, pour mémoire, le symbole de leur malheur, les Bretons ont tenu à signifier



que la rancune face à l'injustice et à l'argent est plus solide qu'un maillon d'acier. Car leur pays était devenu, l'espace d'une décennie, la zone de toutes les catastrophes. 24 janvier 1976 : l'«Olympie Bravery», un monstre tout neuf, sous pavillon libérien, s'échoue à l'approche d'Ouessant et sera coupé en deux, le 13 mars, par la tempête. 15 octobre 1976 : le pétrolier est-allemand «Boehlen» coule dans le nord-ouest de Sein, entraînant au fond 9 000 tonnes de mazout dont la récupération prendra dix mois et coûtera la vie à trois personnes. 7 mars 1980 : le «Tanio», armé à Madagascar, s'échoue devant l'île de Batz (l'essentiel du chargement sera pompé). 31 janvier 1988 : l'«Amazzone», un navire italien, perd 3 000 tonnes de fuel non loin d'Ouessant. La litanie est amère, qui commence avec le «Torrey Canyon» en 1967 et a montré l'an passé, avec le «Sea Empress» au Pays de Galles, qu'elle menace toujours de se dérouler. Fortune de mer ? C'est vrai qu'à la pointe de Bretagne, la navigation est une des plus périlleuses qui soient. Le pays des Abers est celui des ciels immenses, des côtes partagées entre récifs et goémon, de la mer violente. Et c'est surtout le pays du «grand torrent», nom qui fut donné par les autochtones au chenal séparant l'île d'Ouessant de Molène, sa petite voisine: ici, la houle océanique, la pulsation transatlantique du Gulf Stream s'étrangle dans la Manche avec une rage inouïe. Les courants de 7 ou 8 nœuds sont fréquents en vives eaux. De novembre à mars, les Ouessantins subissent des vents qualifiés de «violents» plus de quinze jours par mois. Quand vents et courants s'opposent, une mer extrême se lève. Le commandant Durieux, le pacha du «Monge», bâtiment de la Marine nationale spécialisé dans l'observation des missiles, a mesuré, en février dernier, des vagues hautes de 17 mètres au confluent de la mer d'Iroise et de la Manche. Il ne s'agit pas d'enrichir le «Livre des Records». Il s'agit de regarder la nature en face: un navire, fût-il ultramoderne, stoppé pour quelque avarie, dérive à 4 nœuds vers des écueils sur lesquels il se fracassera, au bout de cinq heures. Pour comble, ce chenal fou est une des routes maritimes les plus fréquentées du monde: entre 50 000 et 60 000 bateaux circulent, chaque année, à proximité immédiate d'Ouessant, 160 par jour, en moyenne. Quotidiennement, 650 000 tonnes d'hydrocarbures et 90 000 de produits dangereux (gaz, acides, pesticides, substances radioactives) empruntent la Manche. Cela serait déjà préoccupant si les transporteurs multipliaient les précautions. Mais nous sommes loin du compte. Les sémaphoristes d'Ouessant n'ont pas oublié ce caboteur qui partait pour le Venezuela avec, en guise de carte, un planisphère. Ceux de la pointe du Raz se frottent encore les yeux au souvenir du pétrolier qu'ils ont aperçu un beau matin, taillant sa route sous leur nez, confondant Sein et Ouessant. Les études internationales révèlent que, même criblés d'amendes, les armateurs ont encore «intérêt» à frauder: équipages incompetents, marins incapables de parler une langue commune, entretien négligé, réparations de machines opérées en mer plutôt qu'en cale de radoub. La France et le Royaume-Uni comptent parmi les rares pays de la communauté maritime européenne qui publient régulièrement un bilan de leurs constatations. Chaque trimestre, note le rapport français, 30 à 50 bateaux sont incriminés et il n'est pas rare qu'ils cumulent une vingtaine ou une trentaine d'infractions, allant de l'absence de matériel de sécurité à la déficience du séparateur d'eau et d'hydrocarbures (cause de pollution chronique), voire au défaut de brevet du commandant. Les bâtiments sont retenus à quai. Et l'on songe à ceux qui ne sont ni vus ni pris. La mer est peut-être méchante. Mais les hommes sont certainement fous, raisonnant à court terme en ces temps de concurrence féroce et de profit incertain. Allait-on, cependant, s'en remettre à sainte Anne ? Une fois n'est pas coutume: le choc de l'«Amoco Cadiz» aidant, le problème a été saisi à bras le corps. Ainsi est née une spécialité française dénuée de réel précédent: le Rail. L'idée d'organiser la circulation des bâtiments, de créer une «autoroute» de la mer, n'est pas nouvelle. Dès 1965, un «dispositif de séparation du trafic» (une voie «montante» et une voie «descendante» de part et d'autre d'une zone interdite ou qu'il faut couper perpendiculairement) était instauré dans le pas de Calais. En 1973, il était étendu aux abords de l'île d'Ouessant. Mais ce qui paraît simple mesure de bon sens n'est pas si aisé à mettre en œuvre: les eaux territoriales n'excèdent pas 12 milles nautiques (environ 20 kilomètres) et la culture maritime traditionnelle est rétive aux arrêts internationaux analogues à ceux qui régissent le trafic aérien. Inciter les navires à la prudence, soit. Les y obliger, c'était une autre affaire. Pour commencer, les Français ont affiné leur conception du Rail. En 1978, il a été décidé de le ramifier en trois voies : une voie montante - sud-nord - entre 5 et 8 milles au large d'Ouessant (donc en eaux territoriales), une voie descendante 8 milles plus loin, et une deuxième voie montante, à 27 milles de la côte. Il fut précisé que la première voie montante, la plus proche, dite «montante est», serait strictement interdite aux navires dont le fret présenterait un danger. Entre Ouessant et la côte, seuls les pêcheurs, les plaisanciers et les petites unités autorisées seraient admis. Parallèlement, les autorités demandèrent à tout bâtiment victime d'une avarie de se signaler à 50 milles des terres. Sur le papier, la question était tranchée. Sur l'eau, le principal restait à construire. On avait d'abord besoin d'«aiguilleurs de la mer». Ainsi fut créé, en 1982, le CROSS (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage), installé à la pointe de Corsen, juste en face d'Ouessant. Simultanément, une tour radar haute de 72 mètres fut édifiée près du phare du Stiff, sur l'île même. Huit guetteurs sémaphoriques se relaient à la chambre de veille qui tremble quand le vent est fort. Les informations que recueille au Stiff un radar couvrant 30 milles sont transmises à Corsen par voie hertzienne. Inlassablement, les officiers des Affaires maritimes et leurs subordonnés suivent le déplacement des navires, interpellent les contrevenants et somment les commandants des bâtiments de préciser la nature de leur cargaison. La coordination des secours leur échoit, si une opération de sauvetage est envisagée. Voilà seulement un an, 50% des navires répondaient à l'appel. «Ce sont surtout les cargos, les caboteurs qui posent des problèmes, explique M. Beisser, l'un des chefs de quart. Les pétroliers et les chimiquiers sont plus facilement identifiables et moins tentés de jouer avec le feu. Les porte-conteneurs, en revanche, sont souvent dangereux, et les commandants ne connaissent pas toujours la nature exacte de ce qu'ils transportent. Actuellement, nous avons vingt et un fûts d'acide chlorhydrique en vadrouille. Les infractions sont de l'ordre de deux pour mille.» Plusieurs dossiers sont célèbres. Ainsi, en 1993, le déroutement du «Sherbro», qui avait perdu quatre-vingt-huit conteneurs mal arrimés, et fut contraint, sous escorte, de gagner Brest. Ce n'est pas le pavillon, même de complaisance, qui fait le larron (on relève toutefois maints délinquants chypriotes ou maltais), c'est plutôt l'armateur, l'un étant scrupuleux et l'autre non. Depuis le 1^{er}



juillet dernier, une résolution de l'Organisation maritime mondiale somme tous les navires de s'annoncer, entre deux et six heures avant leur arrivée, suivant la nature de leur fret. Pour l'équipe de Corsen, c'est une victoire et l'aboutissement d'une longue patience. La création du Rail et la surveillance exercée par le CROSS constituent, dans l'histoire maritime, une sorte de révolution culturelle. Mais celle-ci serait sans portée si elle ne s'appuyait sur une révolution politique et administrative. A qui confier, en effet, le pouvoir d'ordonner et de sévir ? Les Anglais ou les Américains sont dotés d'un corps de coastguards. Les Français, en revanche, sont très français. La marine et la gendarmerie relèvent de la Défense nationale. Les Affaires maritimes, du ministère des Transports. Et les douaniers obéissent au Budget. Surprise: malgré cet émiettement très hexagonal, la «bande des quatre» a été coiffée d'une tête unique, le préfet maritime de Brest, aujourd'hui l'amiral Le Dantec, nommé en Conseil des ministres et responsable devant Matignon. Cumulant pouvoirs militaires et civils, le Prémar, épaulé par son COM (Centre d'opérations maritimes) est le chef suprême et le responsable de l'ensemble du dispositif. C'est la fin des agitations désordonnées autour d'un éventuel «Amoco Cadiz». Et cela marche. Cela devient même un modèle pour beaucoup de pays étrangers. Témoin, le pivot du système: l'«AbeilleFlandre», un des plus gros remorqueurs du monde, affrété trois cent soixante-cinq jours sur trois cent soixante-cinq par la Marine. Le commandant Liberge, porte-parole du préfet au «château» (ainsi nomme-t-on, à Brest, le quartier général), explique la démarche: «Nous n'avions pas les moyens de contrôler un tanker géant, et nous avons donc choisi d'agir en amont, de prévenir. L'«Abeille» est notre verrou de sécurité. Lors des exercices en vraie grandeur, elle a récemment remorqué un pétrolier de 300 000 tonnes en pleine charge.» Et Jean Guillon Verne, administrateur général des Affaires maritimes, chargé de l'action de l'Etat en mer, précise: «Désormais, si le capitaine d'un navire dangereux hésite à se faire assister, le préfet maritime a le droit de le mettre en demeure d'accepter, et de mobiliser les moyens requis sur mer et dans les airs. Cela change tout. Et l'«Abeille-Flandre» est notre bouclier.» Inutile, à Brest, de consulter le baromètre pour connaître la tendance du temps. Jetez un regard vers le quai Malbert. Si le remorqueur noir et blanc est à l'amarre, le ciel est clément. Si l'anémomètre du Stiff atteint 25 nœuds, le bateau est dehors, sous Camaret ou sous Ouessant, ou encore croisant sur le Rail, afin de gagner deux ou trois heures en cas d'intervention. Un sacré bateau, le bateau qui sort quand tout le monde rentre: 23 000 chevaux dans moins de 70 mètres, quatre moteurs Mack filant 15 nœuds, une aisance d'évolution hors pair, et, dans le creux de son ventre, des câbles et des pantoires susceptibles de tirer un porte-avions. L'équipage de douze hommes vit à bord quarante-cinq jours de rang. La règle est simple: le bâtiment, quoi qu'il advienne, est prêt à appareiller en quarante minutes; le chef mécanicien ne quitte jamais son poste, même à quai; les autres, où qu'ils soient, ont dix minutes pour embarquer quand leur bip résonne. Propriété du groupe Chambon, l'«Abeille-Flandre» remplit en réalité une mission de service public. Entre 1979 et 1995, elle a inscrit à son actif 614 interventions, représentant 244 alertes, 149 escortes, 160 sauvetages (9 pétroliers, 7 transporteurs chimiques, 2 ferries, 36 chalutiers). Au total, trois cents hommes sauvés d'une mort certaine. Charles Claden - alias «Carlos» pour le monde du Rail - est l'un des deux commandants qui exercent en alternance. Il aime ce métier-là : «J'ai réussi, dit-il, à trouver un poste qui me donne autant de plaisir qu'à la voile.» En ce domaine aussi, une révolution culturelle s'est opérée. Le temps de «Remorques», où Jean Gabin menait des négociations âpres avec sa «proie», est un temps révolu. A présent, lors d'une opération, un contrat standard, établi par la Lloyd's, lie le bateau en difficulté à celui qui lui porte secours. «L'ère du marchandage est terminée, dit Charles Claden. L'autorité du préfet m'en délivre, et délivre aussi mon interlocuteur des pressions de son armement. Je ne joue plus qu'un rôle technique. Ma mission n'est pas d'abord de sauvetage mais d'assistance et de protection du littoral. Si un autre remorqueur est dans le coin, le préfet décide des priorités. Le but est que l'incident, l'avarie, ne se transforme pas en catastrophe. Nous n'empêcherons jamais qu'il se produise abordages ou incendies. Nous savons que certains armements lésinent sur l'essentiel. Nous sommes là pour veiller, limiter ou empêcher la casse. Le coût de l'«Amoco Cadiz» représente soixante ans d'exploitation de l'«Abeille.» Le propos est sobre, modeste. «La mer est la plus forte, concède Charles Claden. Victor Hugo la décrit comme "un espace de rigueur et de liberté" : perdre la rigueur, c'est perdre la liberté. Nous, nous sommes dans l'action. Il est bon que les collègues du CROSS et les experts du COM réfléchissent calmement, à distance, et que la tactique soit le fruit d'une concertation. De même, mon premier travail, quand je prends contact avec un commandant en difficulté, c'est de le rétablir dans son autorité, de solliciter son avis: il arrive de loin, il n'a pas vu la côte depuis longtemps, il a un gros problème, l'urgence est de calmer le jeu.» Il n'empêche. Le jeu n'est pas toujours calme. Le commandant Claden n'a pas oublié cette nuit de 1986 où, alors lieutenant, il s'en est allé dans l'opacité d'une mer folle, sauver, un à un, en zodiac, les passagers d'un cargo polonais, le «MS Sopot», sur le point de couler, et n'a pas encore compris comment il est revenu vivant. Mais, à bord, on évite l'emphase, ce n'est pas la peine d'en rajouter. Demain est un autre jour. Il faudra peut-être plonger dans la plume par force 10, se faire hélitreuiller sur le pont d'un navire à la dérive pour y crocher la remorque. Ou tourner en rond, attendant l'événement. Cela s'appelle le sens du devoir. Dans les airs, aussi, le Rail mobilise des talents. Les hélicoptères Super-Frelon de Lanvéoc s'exercent, quand le remorqueur a éteint tous les feux, à déposer un paquet pile au milieu du pont. Et les Cessna bimoteurs des douanes, pilotés par des as de l'Aéronavale, épient, depuis Lann-Bihoué ou Mérignac, les passeurs de drogue remontant du Maroc et dont la cargaison a été chargée au large du cap Saint-Vincent, ou arrivant des Antilles - le Rail est, en quelque sorte, l'inévitable point de rendez-vous des trafiquants. Plus surprenant peut-être, les douaniers, grâce à un appareil équipé de radars latéraux, détectent à 4 000 pieds les nappes d'hydrocarbure résultant des dégazages (trahies par l'effet de capillarité à la crête des vagues) et s'efforcent de surprendre les contrevenants. Cette prospection méthodique, dans laquelle les douanes ont énergiquement investi, est un élément clef du plan Polmar. C'est un univers, le Rail. Veilleurs radio, guetteurs sur les promontoires, analystes devant les écrans, stratèges penchés sur leurs cartes, chimistes, ornithologues, pompiers, tous ont la hantise du «plus jamais ça !» clamé par les habitants de Portsall. Les chiffres devraient les rassurer. En 1986, le CROSS décelait 0,33% de contrevenants et en identifiait 48%. Dix ans plus tard, le pourcentage de contrevenants est tombé à 0,15

% et l'identification atteint 87%. Aucune catastrophe majeure n'est intervenue. Des compagnies pétrolières acceptent d'apporter leur concours aux exercices en vraie grandeur. La guerre du Rail est-elle gagnée ? Nul doute que nos interlocuteurs resteront prudents, comme il convient devant le fureur du «grand torrent». Mais la bataille du Rail est bien engagée.

- 19 mars 1998..... Selon l'association écologiste Robin des Bois, des résidus issus du ramassage des hydrocarbures échappés du pétrolier Amoco Cadiz, sont encore présents sur les côtes françaises : cinq cuves contenant des milliers de tonnes sont implantées dans le port de La Rochelle, répertorié de ce fait comme un point noir dans l'inventaire des sites et des sols pollués publié le 6 novembre 1997 par le ministère de l'environnement. Des résidus seraient également présents dans une lagune de produits de déballastage appartenant à la Compagnie française des asphaltes dans le port de Brest, créant un risque de pollution des eaux de la rade. Des sédiments marins à proximité du lieu d'échouage contiennent encore des résidus d'hydrocarbures. Dénonçant les menaces pour l'environnement, l'association stigmatise la faiblesse chronique des moyens de secours et de résorption des marées noires et le manque de sérieux de la politique française dans le domaine des sites pollués.
- 18 février 1999..... Des oiseaux traités à la machine : Triste spectacle sur les côtes du Calvados, de la Seine-maritime et de la Somme où se sont échoués des dizaines et des dizaines d'oiseaux mazoutés. La plupart heureusement ont survécu et le Centre d'hébergement et d'étude sur la nature et l'environnement d'Allouville va les passer dans la machine à laver spéciale qu'il a installée dans ce seul but il y a cinq ans. Bilan quelques jours plus tard : Ce sont environ trois cents oiseaux mazoutés, victimes d'un dégazage de navire, qui ont été ramassés pour être soignés, sur les côtes du Nord-Pas-de-Calais, au cours des derniers jours. Le navire à l'origine du sinistre n'a pas été identifié.
- 26 février 1999..... Flagrant délit de pollution : Un navire de transport de fret norvégien transitant par la Manche est surpris en flagrant délit de pollution d'hydrocarbure, annonce le SIRPA mer de Cherbourg. Le navire, qui transportait des remorques à destination d'Anvers (Belgique) , a été repéré au nord-ouest des îles anglo-normandes avec dans son sillage une pollution d'hydrocarbure d'une longueur de 5 milles. Une procédure judiciaire est ouverte.
- 21 octobre 1999..... Le mauvais navire : Difficile de repérer un pollueur en mer. L'avion des douanes avait bien observé une nappe d'hydrocarbure au large d'Ouessant, mais il s'est trompé de bateau. Du moins on le suppose. C'est pourquoi le capitaine d'un navire britannique, Kevin Mc Bride, a été relaxé par le tribunal correctionnel de Paris. Quant au véritable coupable, il flotte toujours.
- 4 novembre 1999..... Marée noire, conférence prémonitrice (avant l'affaire Erika). Le Cèdre, centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux, organise un colloque sur le thème : «Jusqu'où lutter face à une pollution accidentelle des eaux», Cela se passe dans la tour Elf à la Défense et le responsable de la table-ronde «du propre et du raisonnable » dont le sous-titre est «des études suggèrent que certaines opérations de lutte ont parfois pu faire plus de dégâts que le polluant lui-même et qu'il faudrait parfois mieux ne rien faire» est animé par Bertrand Thoulin, un membre de la direction de TotalFina.

**Le combat devra continuer ensuite avec l'Erika et d'autres marées noires (à suivre dans la 2ème partie)
Il y aura plusieurs autres parties à ce dossier important, sans citer d'autres lieux dans le monde.**

Rappel des ex spéciaux de la DEV :

- 1 Le lynx (16 pages)
- 2 Les écologistes aux élections européennes (16 pages)
- 3 Le bruit (74 pages)
- 4 Les élections municipales à Voiron (Isère) (45 pages)
- 5 les élections municipales en France (22 pages)
- 6 L'Ours blanc en péril (19 pages)
- 7 L'Empreinte écologique et le jour du dépassement (34 pages)
- 8 Bouquetins (46 pages)
- 9 Marées noires sur le littoral atlantique (1ère partie) (47 pages)



Vous pouvez demander un envoi sur un de ces points (gratuit) par mail, mais ces travaux n'ont pas été réactualisés

En préparation : Marées noires sur le littoral atlantique (2ème partie), l'ours des Pyrénées, le plomb, la fourrure et plein d'autres thèmes (énergies solaire et éolienne).

Certains travaux d'écologie politique non cités ici restent réservés aux cadres EELV et certaines grandes associations impliquées.