

Le naufrage de l'AMOCO CADIZ

Crédits photo @Marine Nationale.

Voilà plus de quarante ans l'Amoco Cadiz s'éventrait sur les roches de Portsall dans le Nord du Finistère, libérant près de 230 000 m³ de pétrole brut en mer et sur le littoral de la pointe bretonne et de la Manche.

L'indignation, la frustration, les traumatismes causés par ce naufrage furent à la hauteur du choc provoqué par les images inédites des oiseaux martyrs, agonisant dans une mer noire et visqueuse. Ces sombres spectres ruisselants et accusateurs marquèrent à jamais les esprits de leurs contemporains, riverains ou non du naufrage. L'écho de la souffrance de ces oiseaux résonne encore jusqu'au siège de la société Amoco à Chicago, et auprès des autorités françaises européennes, pour lesquelles il n'est pas question qu'un tel drame se reproduise.

Voilà la liberté engluée, la beauté souillée, la défaite de l'innocence face aux intérêts commerciaux et l'inversion du rapport de force entre la nature et l'homme. Autant de tristes symboles réunis par la simple défaillance d'un bloc hydraulique de 10 cm de côté ! (Le navire n'était plus manoeuvrant à cause d'un distributeur hydraulique défaillant sur la commande de barre) Et cette impuissance sourde empêchant toute action contraignante de l'Etat au-delà de nos eaux territoriales, non, décidément « plus jamais ça ! »



L'étrave de l'Amoco Cadiz vue depuis la côte, 17 mars 1978.

Ce n'était pas la première marée noire du siècle, ni la dernière....

Cependant, avec une disparition d'oiseaux estimée à 20 000 individus, ce fût bien le déversement accidentel de produit pétrolier en mer le plus dévastateur de l'époque. La résistance des écosystèmes touchés fut meilleure que prévu. L'impact de la pollution sur le milieu, sa réaction à l'agression, les techniques de lutte mises au point à cette occasion, sont encore aujourd'hui des cas d'école étudiés à travers le monde entier.

Rétrospectivement, cette pollution peut être qualifiée d'incident écologique mineur, en comparaison de Tchernobyl ou de l'explosion de l'usine de Bhopal en Inde. Mais 1978, c'est aussi la fin des 30 glorieuses, celle de l'illusion d'une énergie accessible et infinie, brûlée sans peur du lendemain et le premier choc pétrolier est déjà là. Quelles traces le pétrole répandu sur les côtes bretonnes a-t-il laissé dans l'esprit de la génération d'enfants de l'époque aujourd'hui aux affaires ? Quel rôle le drame de l'Amoco Cadiz joua-t-il dans la prise de conscience écologique aujourd'hui globalisée ?

Les graines de la culpabilité semblent avoir bien pris, mais la forêt a-t-elle bien poussé pour autant ?



Plage de Keremma, Treflez, Finistère, mars 1978. Non, la couleur de l'eau n'est pas dûe au noir et blanc de la photo.

D'un point de vue politique, au-delà même de son impact économique, les conséquences médiatiques de cet événement et l'émotion suscitée eurent des effets à long terme remarquables.

En Bretagne d'abord, où la population porte encore 40 ans après le fardeau de la malédiction, annuellement ravivé par ces marées vertes printanières.

En France ensuite avec une prise de conscience de la vulnérabilité de nos côtes à l'origine d'un engagement réglementaire des pouvoirs publics sans précédent, et de décisions de justice fondatrices.

L'onde de choc, comme à la suite du naufrage du Titanic, se propagea à travers les acteurs maritimes du monde entier. Les assureurs, touchés au porte-monnaie, réagirent vite avec, entre autres, la création du Fipol (Fond international d'indemnisation des victimes de pollution par hydrocarbures). Sous l'impulsion d'hommes remarquables, la notion de préjudice écologique venait de naître, et la nécessité de protéger autrement le littoral français d'apparaître. Dès l'été 1978, sous l'autorité du préfet maritime - quelques mois seulement après le naufrage de l'Amoco Cadiz- des remorqueurs parés à intervenir 24 heures sur 24 furent postés aux endroits stratégiques du littoral français. Ils assuraient ainsi *un service public* de la protection du littoral. L'entreprise Les Abeilles (par sa filiale Les Abeilles International à l'époque) prenait ainsi, et pour longtemps, une nouvelle dimension au service du littoral français.



Merci à la Marine Nationale pour ces photos d'archive.