



Amoco Cadiz, 40 ans d'évolution(s)

Conclusions de la journée du 16 mars 2018

Le naufrage de l'*Amoco Cadiz* au large des côtes bretonnes en mars 1978 a été l'une des plus importantes catastrophes pétrolières que la France et le monde aient connues. La mer et la terre, la nature et les hommes, ont terriblement souffert, même si leur capacité de résilience est grande. 40 ans plus tard, quel est l'héritage de cet événement ? Pour répondre à cette question, le Cedre et Océanopolis ont organisé, à Brest, le 16 mars 2018, une journée d'échanges intitulée « *Amoco Cadiz*, 40 ans d'évolution(s) ».

Après l'ouverture de la journée par le président du Cedre, François Cuillandre, la directrice adjointe de la division milieu marin de l'Organisation maritime internationale (OMI), Patricia Charlebois, a dressé un panorama de la situation mondiale. Puis, Vincent Bouvier, Secrétaire général de la Mer, a retracé les évolutions de l'organisation française en la matière. La journée a ensuite été rythmée par quatre tables rondes portant sur les thèmes majeurs que sont : la prévention, la préparation, les impacts écologiques et l'évolution de la réparation. Les interventions pertinentes des différents spécialistes et partenaires invités ont permis de balayer de façon exhaustive les divers aspects des sujets abordés et de susciter de fructueux échanges avec un auditoire nombreux et réactif.

Quelles idées forces ressortent de ces interventions et débats ?

80 % du commerce mondial se fait par voie maritime. Pour assurer sûreté et sécurité dans le transport maritime, l'OMI travaille depuis 1958 à élaborer des règles internationales en la matière. Concernant la prévention et la lutte, citons les plus marquantes: la Convention MARPOL 73/78, la Convention SOLAS en 1974 et la Convention OPRC en 1990. Leur effet est manifeste au regard de la nette diminution des volumes d'hydrocarbures déversés de nos jours en mer, comparés aux années 70. Au travers de son plan stratégique 2018-2023, l'OMI s'attachera notamment à intégrer les technologies nouvelles et les avancées dans le cadre réglementaire, à renforcer la facilitation à l'échelle mondiale, mais aussi à assurer l'efficacité de la réglementation.

L'organisation administrative et opérationnelle française, son modèle original d'action de l'Etat en mer et son organisation POLMAR, ont énormément évolué depuis l'accident de l'*Amoco Cadiz* en 1978.

Chaque pollution majeure, *Tanio* en 1980, *Erika* en 1999 et *Prestige* en 2002, a engendré des progrès qui, s'ils ne garantissent pas son infaillibilité, rendent notre organisation beaucoup plus efficace. Un tiers du trafic maritime mondial passe devant nos côtes. Notre système opérationnel d'intervention préventive nous permet d'éviter chaque année plusieurs dizaines de catastrophes maritimes. Cette chaîne de sécurité maritime doit répondre aux multiples difficultés auxquelles il faut faire face en mer et elle devra continuer à s'adapter aux nouveaux risques et notamment le gigantisme des navires, les nouveaux et multiples produits transportés, l'intensité accrue du trafic maritime. Par essence, le trafic maritime ne se limite pas aux frontières de notre pays, il faut donc veiller à une meilleure et permanente intégration de la coopération européenne et internationale.

En termes de prévention, il apparaît clairement que l'évolution de la réglementation en matière d'architecture navale, de contrôle et maintenance des navires, de formation des équipages et officiers de port a eu un effet palpable sur la diminution des accidents et des pollutions d'origines maritimes. Il en va de même de la régulation et du contrôle du trafic. Cependant, l'augmentation et l'évolution de ce dernier nous interroge sur l'adaptation des dispositifs de séparation du trafic (DST) au contexte actuel. L'autre enjeu majeur en termes de sûreté et de sécurité réside dans la numérisation systématique de l'information circulant entre les navires et la terre.

Côté préparation, la révision de l'organisation nationale POLMAR après chaque accident majeur et les changements du mode de gestion des crises, qui ont été consécutifs à la loi de 2004 de modernisation de la sécurité civile, ont considérablement modifié la stratégie globale. Deux autres paramètres ont eu une influence significative : la nature du polluant auquel faire face (pétrole brut léger pour l'*Amoco Cadiz*, puis hydrocarbures raffinés lourds lors des accidents suivants) et la réorganisation des services de l'Etat. Cette dernière a entraîné une diminution progressive du personnel mobilisable dans les administrations, une plus forte implication des collectivités littorales et la mobilisation accrue de sociétés de services spécialisées. De ce fait, les communes littorales ont intégré des plans Infra POLMAR à leurs plans communaux de sauvegarde et leur personnel est étroitement associé aux formations et exercices organisés par l'Etat chaque année. En parallèle, les stocks nationaux d'équipements et de produits de lutte ont considérablement évolué d'un point de vue qualitatif et quantitatif.

Les impacts écologiques sont plus conditionnés par les caractéristiques intrinsèques du polluant et les conditions de déversement que par le volume déversé. La modélisation, l'expérimentation en mésocosmes et la meilleure connaissance des états zéro permettent une approche plus globale de l'écosystème et une meilleure évaluation des impacts. Cependant, l'énorme pression de l'opinion

publique en faveur d'un nettoyage très poussé peut conduire à une dégradation du milieu et participer à l'érosion des côtes, renforçant la nécessité de mobiliser de l'expertise pour accompagner les opérations de lutte à terre. La dimension émotionnelle et culturelle d'une atteinte importante de l'avifaune ne doit pas être sous-estimée. Il est par ailleurs primordial de mettre en place et de bien dimensionner la chaîne de stockage, de transport et de traitement des déchets dès les premières opérations de récupération en mer. C'est le sens des nombreuses évolutions apportées dans les plans en la matière.

Au travers de la situation des collectivités publiques littorales, et en particulier des communes, on a pu constater l'importance d'**intégrer le volet réparation** / indemnisation dès les premières heures de lutte sur le littoral. La gestion administrative et financière des demandes d'indemnisation s'avère complexe et doit être gérée dans le temps, aussi bien dans les procédures amiables qu'en cas de recours contentieux. Ces derniers demeurent nécessaires pour les dommages non pris en compte par le système international d'indemnisation. Les relations avec l'assurance responsabilité civile du navire en cause (au titre de la Convention CLC de 1992 et de la Convention portant création du FIPOI de 1992) ainsi qu'avec les organismes experts instruisant les demandes d'indemnisation (ITOPF) ou accompagnant les collectivités (le Cedre), sont désormais une pratique à privilégier pour réduire l'impact des opérations de nettoyage, tant financier qu'écologique et ainsi, optimiser le traitement et le résultat des dossiers de demande d'indemnisation.

Ces évolutions notables ne doivent pas faire oublier que le risque zéro n'existe pas. La collision, le 6 janvier 2018, au milieu de la mer de Chine occidentale, entre le pétrolier *MT Sanchi*, chargé de 112 000 tonnes de condensats et le vraquier *CF Crystal* transportant 74 000 tonnes de céréales, nous le rappelle cruellement. Il nous faut donc réévaluer régulièrement notre organisation et nos moyens, mais aussi vérifier notre capacité à faire face de manière efficiente à la prochaine crise en intégrant dans notre approche les problématiques telles que les accidents impliquant des hydrocarbures dits légers, les pollutions chimiques, le gigantisme des navires ou encore l'occupation accrue de l'espace maritime.....