

Les conséquences du naufrage du Böhlen

par Jean-Yves MONNAT

LE FILM DES EVENEMENTS

Jeudi 14 octobre 1976. Une tempête d'une rare violence s'abat sur la pointe de Bretagne. Des rafales de 150 km/h fouettent les côtes d'Ouessant, du Conquet, de Sein... Au large du Finistère, une houle énorme, avec des creux de sept et dix mètres. A 17 h 33, le pétrolier est-allemand *Böhlen* signale une importante voie d'eau et demande assistance immédiate. Sa position : 48° 10' N et 5° W. Quelques milles à l'ouest de Sein. Les secours s'organisent aussitôt à partir de Brest et Lorient. Mais le navire a sombré dans les minutes qui ont suivi son message de détresse, laissant déjà, selon les rescapés, échapper son contenu. Au cours de la nuit, neuf des trente-six marins seront repêchés vivants.

Le lendemain matin à 8 h 30, les premières nappes de pétrole atteignent l'île de Sein, avec quelques épaves ; ce sont elles qui préviendront les habitants de l'île du drame qui vient de se dérouler tout près. Personne ne les a encore avertis, pas plus que les Molénais, les Ouessantins, les Camarétois ou les Conquétois dont les canots de sauvetage auraient tout aussi bien pu intervenir. Les Sénans ramèneront encore deux hommes du *Böhlen*, noirs de mazout, mais vivants, les derniers. Vingt-cinq hommes et femmes ont péri en mer.

A l'immense émotion provoquée par cette tragédie se superposera bientôt l'inquiétude d'avoir à lutter contre une nouvelle marée noire. Le pétrolier transportait en effet près de dix mille tonnes de brut vénézuélien, et des nappes sont repérées en plusieurs points dans l'Iroise : Sein et l'extrémité du Cap Sizun sont déjà touchés. Dès le lendemain du naufrage, le préfet du Finistère demande le déclenchement du plan *Polmar*, ce qu'il obtient l'après-midi même. On en connaîtra un peu plus tard les dispositions : consultation de spécialistes, renforcement des services de transmission de la Protection civile, surveillance aérienne, épandage « méthodique » de détergents « nécessaires et choisis », constitution de stocks de produits traitants et commande de barrages, affectation de militaires (35 à Sein, 50 à Audierne et 100 en réserve). On parle d'utiliser l'appareil *Vortex* pour récupérer le mazout et on pense, pour plus tard, se servir d'une couverture végétale.

Dans les jours qui suivent, l'état de la mer ne s'améliore

guère. Houle et courants se conjuguent pour émietter les nappes de pétrole en innombrables taches dont la taille varie de quelques centimètres à vingt-cinq mètres, et les éparpillent aux quatre vents de l'Iroise : on en signale à Ouessant, en rade de Brest, en baie de Douarnenez, en baie d'Audierne, dans le chenal du Four... Plusieurs bâtiments de la Marine déversent détergents (BP 100) et craie. L'emploi des premiers suscite diverses réserves, dont celles du maire de Sein. Mais le PC *Polmar* et les pouvoirs publics insistent sur le caractère non nocif pour la faune et la flore du BP 100. Il n'empêche que son utilisation est interdite en rade, car il pourrait nuire à la conchyliculture ; 4 200 mètres de barrages sont placés pour protéger les parcs. Le mercredi 20, les militaires interviennent avec seaux et pelles pour nettoyer les grèves. Sur le plan de la lutte en mer, le *Vortex* se révèle inefficace pour ce genre de fuel, le procédé *Cyclonet*, sur lequel on fondait quelques espoirs, est abandonné après de timides essais en rade de Brest ; on parle de chalutage du pétrole en mer et d'utilisation d'une plate-forme de forage pour vider le contenu du bateau coulé ; la Marine a commandé un jeu de rampes d'épandage. Du côté des pouvoirs publics, le préfet maritime de Brest somme le propriétaire du *Böhlen* de faire cesser la pollution. Le maire de Brest demande une entrevue au ministre de l'Intérieur. A Sein, les pêcheurs en chômage technique ont renoncé à déposer leurs rôles après l'avoir décidé ; leurs viviers sont complètement englués de mazout.

Une semaine après la catastrophe, les conditions météorologiques s'améliorent. Un jour la presse annonce que le pétrole a cessé de s'échapper de l'épave, et le lendemain qu'il fuit toujours. En fait, il semble bien que les fuites n'ont pas cessé depuis le début. Le traitement en mer et le nettoyage des côtes se poursuivent. Dans le fond de la baie de Douarnenez, les bulldozers interviennent pour éliminer la pollution des plages. Toutes les côtes occidentales du Finistère sont touchées peu ou prou par la marée noire, de Portsall au nord jusqu'à Beg an Dorchenn et à la pointe de Penmarc'h au sud. On a même été obligé de protéger la rivière de Pont-l'Abbé par des barrages. Et l'on commence à parler des premiers oiseaux mazoutés. Tout ceci n'empêchera pas M. GÉRONDEAU, directeur général de la Protection civile, de déclarer à l'issue d'un voyage effectué en Bretagne : « *l'océan est propre* », affirmation que l'on réentendra quelques jours plus tard de la bouche du préfet du Finistère. Cependant on se préoccupe d'aller voir l'épave pour tenter de porter remède à la pollution : dans ce but, la Marine reçoit un petit sous-marin crache-plongeurs, et des contacts sont pris avec plusieurs sociétés spécialisées, notamment la COMEX (Compagnie Maritime d'Expertises) et INTERSUB. La première et unique plongée du petit sous-marin d'exploration, le 26 octobre, se solde par un échec : il ne parvient pas à repérer l'épave. INTERSUB s'apprête à mettre en œuvre un second sous-marin d'exploration, plus maniable que celui de la Marine. Quant à la COMEX, elle se fait fort de renflouer le *Böhlen* ou de pomper le pétrole restant dans les cuves, opération on ne peut plus délicate puisque, pour ce faire il faudra réchauffer le brut, à 100 m de profondeur. Une mission officielle va constater à Sein et Audierne les préjudices subis par les pêcheurs. La Marine met en œuvre un nouveau canon à craie. Des contingents supplémentaires de militaires sont acheminés à Sein et Audierne (120) et à Crozon (50). Les chô-

meurs proposent leurs services pour nettoyer les plages. On ne sait pas encore quoi faire du mazout collecté par les militaires.

Nous entrons dans la troisième semaine après le naufrage. Le sous-marin d'INTERSUB plongera cinq fois et parviendra à filmer l'épave dans de bonnes conditions. Il constate d'importants dégâts sur la coque et confirme que le fuel s'échappe toujours. En surface, les nappes sont toujours traitées par au moins un bâtiment de la Marine, lorsque le temps le permet. A terre, pelles et seaux besognent tous les jours. Depuis le 3 novembre, 50 chômeurs ont rejoint les militaires dans le Cap Sizun. Une clinique pour oiseaux mazoutés s'est ouverte à Brest, avec des centres d'accueil à Crozon et Goulien.

Jeudi 4 novembre. Le sous-marin a maintenant terminé ses observations, et il n'est pas conçu pour intervenir. La COMEX fait venir à Brest le *Pélican*, le plus gros navire de forage sous-marin au monde. Dès le dimanche 7 novembre, le *Pélican* est à pied d'œuvre. Malgré les difficultés, ses plongeurs visitent le *Böhlen*. Ils localisent cinq fuites et notent que le pétrole s'échappe plus abondamment qu'on le croyait. Le 9 novembre on avance le chiffre de 10 millions de francs pour évaluer le coût provisoire des conséquences de la marée noire. Le dimanche 14 novembre, les plongeurs du *Pélican* estiment à 10 tonnes par jour la fuite du brut vénézuélien. Ils commencent à colmater les brèches. 300 à 400 tonnes se sont déjà échappées des flancs du pétrolier. Cela fait un mois exactement que la tragédie a eu lieu.

LES INSUFFISANCES DU PLAN POLMAR

Au 1^{er} décembre 1976, il n'y avait encore que 400 à 500 tonnes répandues en mer : un vingtième du contenu *Böhlen* ; une goutte comparée aux centaines de milliers de tonnes des supertankers d'aujourd'hui. Et ce sont ces quatre ou cinq cents malheureuses tonnes qui ont fait les ravages que l'on sait ?

De la côte des Abers au pays bigouden, c'est l'ensemble des côtes ouest du Finistère qui ont eu à souffrir du pétrole cette fois-ci. Ici, seulement des petites taches, mais nombreuses, sur les algues et les roches ; plus loin, des plaques de faible étendue mêlées aux goémons d'épave, sur les grèves ; là, comme dans le Cap Sizun, en certains points de Crozon, ou près du Conquet, c'est toute la côte qui est engluée, à tel point qu'il n'est pas besoin d'y aller pour savoir que la marée noire a sévi : l'odeur en témoigne loin à l'intérieur des terres.

« *La mer est propre* », ont déclaré aux journalistes deux représentants des Pouvoirs publics, non des moindres. Qu'ils aillent le dire à la face des Sénans dont l'environnement est mortellement pollué et par le mazout, et par les détergents, dont le matériel de pêche a été endommagé ou simplement détruit, dont le travail a été interrompu pendant des semaines. Qu'ils aillent le dire aux dizaines de manieurs de seaux et de pelles qui pendant des jours et des semaines se sont débattus avec la glu noire du pétrolier allemand. Qu'ils le disent aux Bretons des communes touchées et d'ailleurs qui dans les mois qui viennent ne pourront aller à la grève ou à la plage sans s'encrasser les bottes ou les pieds. Qu'ils le redisent aux démazouteurs d'oiseaux bénévoles qui reçoivent quotidiennement de nouveaux contingents de

Pingouins, de Guillemots, de Macreuses, de Goélands, de Fous et de Plongeurs, malades ou mourants. Aux ornithologues qui ne peuvent sortir au bord de la mer et même parfois dans l'intérieur sans observer des oiseaux portant les stigmates de la pollution : Alcidae, Mouettes tridactyles, Mouettes rieuses, Limicoles, Canards colverts sur des plans d'eau douce, et jusqu'aux Passe-reaux : Bergeronnettes, Pipits maritimes, Hirondelles !...

Tout ce gâchis pour seulement quatre ou cinq cents tonnes ?... Mais alors, à quoi a servi le plan *Polmar* ? Que signifient tous les propos rassurants que nous avons pu lire dans la presse ? Disons-le tout net : les propos rassurants des pouvoirs publics ne sont que du boniment destiné à faire passer les inadmissibles carences du « plan » *Polmar*. Peut-on décemment qualifier de « plan » l'invraisemblable cascade d'improvisations au jour le jour à laquelle nous avons assisté pendant un mois ? En fait, tout n'a pas été improvisé dans le plan *Polmar* : étaient prévus les stocks de détergents et de craie, les barrages flottants (dont l'efficacité est loin d'être totale), les seaux et les pelles... On a assez ironisé sur ce dernier point pour que je n'y revienne pas. Je me contenterai de laisser, pour quelques lignes, la parole au chef de cabinet du préfet. La déclaration qu'il a faite dans les jours suivant la catastrophe est révélatrice de l'efficacité qu'il accorde aux moyens mis en œuvre par *Polmar* : « *Il vaut mieux laisser venir les plaques sur le rivage... On va encore nous accuser de travailler à la petite cuillère, mais le meilleur moyen de lutter contre cette pollution, c'est le ramassage manuel. C'est un moyen précis qui ne présente aucun risque de pollution.* » J'avais d'abord pensé dresser la longue et accablante liste des improvisations. La relecture de cette citation m'en dissuade : elle est assez convaincante à elle seule.

Je ne serai guère plus long en ce qui concerne l'utilisation des détergents-dispersants. Il suffit ici aussi de lire les déclarations officielles parues dans la presse régionale. Ainsi ces deux propos du chef de cabinet du préfet dans la même page d'un journal (*Le Télégramme*, 18-X-1976, p. 5) : « *Il vaut mieux laisser venir les plaques sur le rivage, où on pourra les traiter, que d'arroser de détergents ou d'autres produits chimiques, ce qui risque de détruire la faune et la flore...* » Et plus loin : « *Les bateaux de la Marine nationale sont en opération. Ils déversent méthodiquement les détergents nécessaires et choisis.* » Mais dès le lendemain, on apprend que l'emploi du dispersant utilisé en « haute mer » « *est interdit en rade, où il pourrait être nuisible pour l'ostréiculture et la conchyliculture* ». Je noterai comme un point positif la réaction du maire de Sein qui, au lendemain de la catastrophe, demandait que ne soient pas utilisés de détergents. On lui prête alors « *une oreille attentive* ». Cela n'empêche pas qu'il eut à réitérer sa demande dix jours plus tard, le 26 octobre. Pour quel résultat ? Aujourd'hui les fûts de détergents vides commencent à orner nos plages, rejetés par la mer, comme tout ce qu'on y déverse.

Bref, pour une fois la presse, les notables, les syndicats, les organisations professionnelles ont été unanimes à condamner, pas toujours dans les mêmes termes, l'inertie des pouvoirs publics en ce domaine. Nous avons même eu la surprise de lire dans *Le Télégramme* du 20 octobre un article concluant qu'il y avait en France des gens indignes de gouverner puisque gouverner c'est prévoir. La force de cette réaction dans un journal aussi

peu contestataire que *Le Télégramme* montre bien que les Bretons, déjà touchés par les naufrages du *Torrey-Canyon* et de l'*Olympic Bravery*, en ont assez des promesses sans lendemain. En matière de prévention est-il si difficile de prévoir pour les pétroliers des routes suffisamment éloignées des côtes pour que les risques d'accident soient réduits au minimum ? Et en matière de protection du littoral en cas d'accident, l'entretien de chercheurs qualifiés et de commissions de travail sérieuses à partir d'un pourcentage prélevé sur les compagnies pétrolières (par exemple) serait-il plus coûteux que les milliards déjà gaspillés à lutter en vain contre les diverses marées noires, sans compter les préjudices non évalués sur la faune et la flore marines ?

Aux lecteurs que le ton résolument satirique de mon article aurait pu choquer, je conseille de se laisser aller au facile jeu des « et si ». Exemples : Et si le *Böhlen* avait continué sa route quelques milles de plus et s'était éventré sur l'une des innombrables roches de l'archipel Ouessant-Molène ? Et si ç'avait été un super-tanker de 500 000 tonnes ? Qu'ils imaginent alors le raz de marée noir et gluant, et le poids de cette sinistre fumisterie qu'est le plan *Polmar* actuel face à une marée noire du siècle.