

Europe, la série noire (1991-2002)

Sea Empress, 15 février 1996

L'ACCIDENT

Dans la soirée du 15 février 1996, le pétrolier libérien *Sea Empress*, chargé de 130 000 t de pétrole brut léger de la mer du Nord s'échoue à l'entrée de la baie de Milford Haven (Royaume-Uni). Un plan d'urgence est mis en œuvre par les garde-côtes britanniques pour stabiliser le navire, l'alléger et le déséchouer au plus vite. Dans la nuit du 21 février, avec l'assistance de 12 remorqueurs, le pétrolier est remorqué vers un appontement désaffecté d'une ancienne raffinerie, en baie de Milford Haven. Il est entouré de barrages de confinement et a déjà perdu près de 73 000 t de sa cargaison.

LA LUTTE

La lutte en mer s'organise autour de deux axes : une dispersion chimique par voie aérienne au large, du confinement et de la récupération par navires spécialisés au large, par barges et bateaux de pêche en zone côtière. 8 500 t d'émulsion sont récupérées (contenant quelques 4 000 t de pétrole) dans le cadre d'une coopération internationale sans précédent. À terre, plus de 500 personnes sont mobilisées sur une trentaine de chantiers de lutte. Deux kilomètres de barrages de protection sont installés aux embouchures de rivières et de marais, ainsi qu'à des entrées de ports.

LES IMPACTS

Dès le 1^{er} mars, la zone affectée est fermée à la pêche. La fermeture est étendue aux estuaires et aux rivières qui accueillent les espèces migratrices (saumon, truite de mer).

Ces interdictions sont progressivement levées à partir du 20 mai. 200 km de côtes sont touchés de façon discontinue. L'impact sur les oiseaux et mammifères reste relativement faible en comparaison de la quantité de pétrole déversée. 3 000 cadavres et 6 900 oiseaux souillés sont collectés. Un comité national, le *Sea Empress Environmental Committee* (SEEC), est mis en place pour piloter et synthétiser les études d'impact. Il publie un bilan complet fin 1997.

L'INDEMNISATION

Le plafond des indemnisations possibles est de l'ordre de 65 millions d'euros. À la mi-juin 1996, environ 200 réclamations sont déjà déposées. Fin 2004, 53 millions d'euros d'indemnisations ont été réglés à l'amiable. En février 1999, les demandeurs non satisfaits sont portés devant la justice. Plusieurs procédures continuent encore aujourd'hui.

Cause de l'accident	Quantité transportée	Polluant	Quantité déversée	Déchets collectés	Linéaire de côtes polluées	Indemnisations demandées	Indemnisations reçues
Échouement	130 000 t	Pétrole brut léger	73 000 t	47 000 t	200 km	71 millions €*	53 millions €*

* Dossier en cours



Récupération en mer de la pollution © Cedre ↑
Arrivée du *Sea Empress* à Milford Haven après l'accident © Cedre ↓

Erika, 12 décembre 1999

L'ACCIDENT

Le 11 décembre 1999, le pétrolier maltais *Erika*, chargé de 31 000 t de fioul lourd, en route de Dunkerque (France) à Livourne (Italie), signale une avarie structurelle survenue dans des conditions météorologiques très défavorables. Le lendemain, l'équipage est hélitreillé *in extremis*. Le navire se casse en deux à une trentaine de milles au sud de la pointe de Penmarc'h (Bretagne, France). La partie avant sombre dans la nuit. La partie arrière, remorquée par l'*Abeille Flandre*, coule le lendemain. Les deux morceaux de l'épave distants de 10 km, par 120 m de fond, déverseront près de 20 000 t de fioul.

LA LUTTE

Le plan Palmar-Mer est déclenché le 12 décembre. Le fioul est difficile à pomper en surface du fait de sa viscosité et des mauvaises conditions de mer. 1 200 t auront cependant été récupérées à l'arrêt des opérations, le 23 décembre. En prévision de l'arrivée des nappes à terre, des barrages sont déployés sur la majorité des sites sensibles du littoral menacé. La Vendée, la Charente-Maritime, la Loire-Atlantique, le Morbihan et le Finistère déclenchent leur plan Palmar-Terre entre le 22 et le 24 décembre. Plusieurs milliers de personnes (militaires, sapeurs-pompiers, entreprises privées, bénévoles) participent au

nettoyage du littoral. En de nombreux endroits, de nouveaux arrivages de fioul forcent à reprendre le travail réalisé. Durant l'été 2000, le fioul resté emprisonné dans l'épave (près de 11 000 t) est pompé après fluidification.

LES IMPACTS

Le littoral est pollué sur plus de 400 km, plus de 70 000 oiseaux souillés, vivants ou morts sont ramassés. Malgré les précautions prises, il est impossible d'éviter une dégradation additionnelle des sites pendant les opérations de nettoyage. La pêche, la conchyliculture, la filière salicole et le tourisme sont affectés par la pollution. Un programme de suivi des impacts, « Suivi Erika » est mis en place par le ministère chargé de l'Environnement.

L'INDEMNISATION

En juin 2006, le plafond des indemnisations est de 185 millions d'euros. Le FIPOL situe le dossier de l'*Erika* à 117 millions d'euros de frais de nettoyage et de dommages économiques approuvés. 6 990 demandes ont été déposées pour un montant de 208 millions d'euros et 285 demandeurs ont entamé des actions en justice d'un montant de 62 millions d'euros.

Cause de l'accident	Quantité transportée	Polluant	Quantité déversée	Déchets collectés	Linéaire de côtes polluées	Indemnisations demandées	Indemnisations reçues
Avarie	31 000 t	Fioul lourd	20 000 t	270 000 t	400 km	208 millions €*	117 millions €*

* Dossier en cours



Naufrage de l'*Erika* © Marine nationale

Prestige, 13 novembre 2002

L'ACCIDENT

Le 13 novembre 2002, en route vers Singapour, le pétrolier bahamien *Prestige* émet un signal de détresse au large de la Galice (Espagne). Il a chargé 77 000 t de fioul lourd aux terminaux de Ventspils (Lettonie) et de Saint-Petersbourg (Russie) en route pour Singapour. L'équipage est hélitreillé et le navire pris en remorque. Après 6 jours passés en mer à la recherche d'un port-refuge, il se brise en deux et coule par 3 500 m de fond à 130 milles au large d'une région qui a déjà vécu 2 marées noires majeures. La quantité de fioul déversée alors est estimée à moins de 25 000 t par les spécialistes espagnols. Elle sera plus tard révisée à 64 000 t.

LA LUTTE

L'éloignement du navire permet d'engager une lutte en mer sans équivalent dans l'histoire des marées noires. En dépit de la très forte viscosité du polluant et de conditions de mer difficiles, 7 navires spécialisés de 5 pays sont engagés dans des opérations de récupération au large de la Galice. À partir de fin décembre, les navires spécialisés sont soutenus en mer par une mobilisation sans précédent des flottes de pêche basque, cantabrique, asturienne et aquitaine. Dans les rias, des milliers de pêcheurs côtiers et de ramasseurs de coquillages se mobilisent avec leurs embarcations et des moyens de récupération improvisés.

L'action conjointe des navires spécialisés et des flottes de pêche permet de récupérer au total plus de 53 000 t d'émulsion contenant près du tiers du fioul déversé.

LES ARRIVAGES ET LES IMPACTS

Le fioul qui n'est pas récupéré en mer vient, au fil des semaines, polluer plusieurs milliers de kilomètres de côtes, en Espagne d'abord puis en France, au Portugal et jusqu'aux Pays-Bas. Peu de temps après le naufrage, des zones d'exclusion sont mises en place en Galice, interdisant la pêche, le ramassage des coquillages et la vente des productions aquacoles le long du littoral. Elles seront levées peu à peu, les dernières en octobre 2003. La saison touristique estivale est affectée dans l'ensemble des régions touchées. Plus de 23 000 oiseaux souillés sont traités en centres de soins. Les spécialistes estiment entre 150 000 et 230 000 le nombre total des oiseaux tués par la pollution.

L'ÉPAVE

Le risque représenté par le fioul piégé dans l'épave du *Prestige* ne peut pas être négligé. Le volume de polluant en jeu, la profondeur et la distance dépassent tout ce qui s'est rencontré jusqu'alors. Une opération de récupération unique au monde est étudiée, testée et réalisée. À son achèvement, le 30 septembre 2004, 13 600 t de fioul ont été récupérées.

L'INDEMNISATION

En juin 2006, le rapport annuel du FIPOL situe les réclamations liées au *Prestige* à 868 millions d'euros, dont 755 pour l'Espagne, 109 pour la France et 4 pour le Portugal. C'est très au-delà du plafond disponible de 171 millions d'euros et les versements sont d'abord limités à 15 % des montants acceptés, puis revu à 30 %.

Cause de l'accident	Quantité transportée	Polluant	Quantité déversée	Déchets collectés	Linéaire de côtes polluées	Indemnisations demandées	Indemnisations reçues
Avarie	77 000 t	Fioul lourd	64 000 t	170 000 t	2 000 km	868 millions €*	57 millions €*

* Dossier en cours



Naufrage du *Prestige* © BSAM/Douanes françaises. ↑
Chantier de nettoyage : ramassage manuel et mécanique © Cedre ↓



Naufrage du *Braer* © ITOFF/Jean-Yves HUET ↑
Infiltrations dans des parcs aquacoles © ITOFF/Jean-Yves HUET ↓

Braer, 5 janvier 1993

L'ACCIDENT

Dans la nuit du 4 janvier 1993, en route au plus court de la Norvège au Canada, le pétrolier libérien *Braer*, chargé de 84 500 t de pétrole brut léger de la mer du Nord, subit une avarie de machine puis une panne totale du moteur principal. À 5 heures du matin, à 10 milles de la côte, il lance un S.O.S. L'équipage est hélitreillé 4 heures plus tard. Le navire dérive, s'échoue vers 11 h 20 à la pointe sud des îles Shetland (Royaume-Uni) et se brise progressivement, laissant échapper l'ensemble de sa cargaison sur une dizaine de jours.

LA LUTTE

Les conditions météorologiques interdisent l'intervention en mer et limitent les opérations de lutte sur la côte. 8 000 t de pétrole sont néanmoins pompées du navire et transférées vers une barge. Des vols d'épandage de dispersants sont réalisés mais la majeure partie du pétrole se disperse dans la colonne d'eau sous l'action des vagues.

Quelques barrages flottants sont utilisés pour protéger les côtes, avec des résultats limités. Le pétrole n'adhère pas aux rochers et s'infiltré peu dans le sable saturé en eau. Les opérations de nettoyage se font manuellement et ponctuellement avec des moyens mécaniques. Ainsi, 2 000 t de matériaux pollués sont récupérés.

Cause de l'accident	Quantité transportée	Polluant	Quantité déversée	Déchets collectés	Linéaire de côtes polluées	Indemnisations demandées	Indemnisations reçues
Avarie/Échouement	84 500 t	Pétrole brut léger	84 500 t	2 000 t	15 km	222 millions €	75 millions €

LES IMPACTS

Les autorités décrètent une vaste zone d'interdiction de pêche autour du navire. Malgré l'utilisation de barrages absorbants, des fermes de saumons sont touchées et se voient obligées de détruire, au fil des semaines, leurs poissons devenus impropres à la consommation. Des troupeaux de moutons élevés en plein air souffrent de l'ingestion d'herbe polluée, d'avoir respiré des aérosols d'hydrocarbures et de l'imprégnation d'hydrocarbures dans leur laine. Une zone d'exclusion de pâturage et un maintien des moutons en bergerie sont décidés. Des aérosols d'hydrocarbures souillent les toits des maisons. Les produits de 50 km² de terres agricoles sont interdits à la consommation.

L'INDEMNISATION

L'État, les services publics et plus de 2 000 victimes privées présentent des réclamations. La plupart des demandes sont réglées à l'amiable dans les 3 ans suivant l'accident. Les demandeurs insatisfaits engagent alors des procédures juridiques et les paiements en attente sont bloqués, le total des réclamations dépassant largement le plafond disponible. Après un premier jugement, le gouvernement britannique retire sa réclamation pour frais de lutte, permettant aux autres réclamations d'être négociées les unes après les autres hors tribunal. Au total 75 millions d'euros sont versés.

Haven, 11 avril 1991

L'ACCIDENT

Le 11 avril 1991, devant le port de Gênes (Italie), une explosion secoue le pétrolier chypriote *Haven*, chargé de 144 000 t de pétrole brut iranien. Le navire prend feu. Le jour suivant, la proue casse et coule par 460 m de fond. Le 13 avril, les premières nappes de pétrole atteignent les plages. Le 14 avril, après une série d'explosions, la poupe coule durant les opérations de remorquage vers la côte sur un fond de 80 m.

LA LUTTE

Les responsables de la lutte choisissent de laisser brûler la plus grande partie du pétrole déversé afin de limiter la pollution aquatique et de remorquer l'épave vers la côte pour réduire l'extension de la pollution littorale. La quantité de pétrole brûlée est estimée à plus de 100 000 t, tandis que 3 000 t restent dans l'épave.

La lutte en mer se déroule à l'aide de barrages flottants et de récupérateurs de surface. Des barrages sont mis en place pour protéger les ports et les zones sensibles de la côte. Des opérations de nettoyage sont engagées sur le littoral touché.

LES IMPACTS

Une grande quantité de résidus de brûlage du pétrole tombe rapidement au fond de la mer sous forme de bitume tandis que le reste de la cargaison est dispersé par les courants marins et les vents. Malgré les opérations de lutte

en mer, des nappes dérivent vers l'ouest, venant toucher de nombreux sites de la côte Ligure, puis atteignant la côte d'Azur. Fin mai, des mesures par sonar montrent des dépôts de goudrons sur une épaisseur atteignant 10 cm sur 12 ha autour des épaves.

L'INDEMNISATION

Dès l'automne 1991, un procès à demandeurs multiples s'engage en Italie, avec des combats sur le plafond des indemnisations et sur le dommage environnemental. Se fondant sur la loi nationale, le gouvernement italien présente une demande d'indemnisation de 60 millions d'euros au titre des dommages au milieu marin. La région de Ligurie présente une demande identique. Le FIPOL rejette ces demandes, qui sortent de son champ de responsabilité. En 1995, devant la complexité du dossier, une offre de règlement global de 82 millions d'euros est présentée au gouvernement italien. Elle intègre 15 millions d'euros de « don gracieux » (= somme non soumise à l'obligation de justifier des dommages quantifiables). En 1996, le juge évalue forfaitairement les dommages environnementaux au tiers des coûts de nettoyage, soit 24 millions d'euros. En mars 1999, une loi spécifique, la loi Haven, formalise un règlement forfaitaire global proche de l'offre antérieure et affecte le « don gracieux » de l'assureur.

L'accident du *Haven*, plus grave marée noire jamais intervenue en Méditerranée, a soulevé des questions de fond sur l'indemnisation des dommages écologiques dans le système international et a donné naissance à un programme de restauration environnementale sans précédent, près de quinze ans après le déversement.

Cause de l'accident	Quantité transportée	Polluant	Quantité déversée	Déchets collectés	Linéaire de côtes polluées	Indemnisations demandées	Indemnisations reçues
Explosion/Feu	144 000 t	Pétrole brut	144 000 t	3 300 t	100 km	112 millions €	65 millions €

Conséquences

Cette série exceptionnelle d'accidents a soulevé de nombreuses interrogations dans les pays touchés, provoqué la création de commissions d'enquête nationales et généré des changements majeurs dans les plans et moyens de prévention et de lutte (nouvelles procédures, nouveaux remorqueurs de haute mer, nouveaux navires antipollution...).

Des mesures complémentaires ont été prises au niveau européen, sous la qualification de « paquets » Erika I et Erika II. Elles ont renforcé les contrôles des navires et du trafic, accéléré l'élimination des pétroliers à simple coque, permis la création d'une Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA) et donné naissance à un fonds international d'indemnisation doté d'une capacité de paiement proche du milliard d'euros par événement. Un troisième « paquet » de mesures, visant à un meilleur contrôle du transport maritime, est à l'étude.

Aegean Sea, 3 décembre 1992

L'ACCIDENT

Le 3 décembre 1992, avant l'aube, en voulant entrer dans le port de La Corogne (Galice, Espagne), le pétrolier grec *Aegean Sea*, chargé de 79 000 t de brut, victime d'un coup de vent, s'échoue et se brise en deux. Sa cargaison prend feu. À midi, la ville est dominée par un immense nuage de fumée noire. L'incendie est maîtrisé dès le lendemain.

LA LUTTE

Les habitants susceptibles de respirer les fumées nocives sont évacués. Des opérations de confinement sur l'eau par barrages remorqués, de pompage des nappes depuis la côte, de ramassage manuel sur le littoral sont mises en place. Elles permettent de récupérer 5 000 m³ d'émulsion et 1 200 m³ de déchets contaminés qui seront ensuite incinérés. À partir du 9 décembre, un chantier d'allègement est monté pour récupérer le millier de tonnes de pétrole restant dans la partie arrière du navire. L'opération est achevée le 21 décembre.

LES IMPACTS

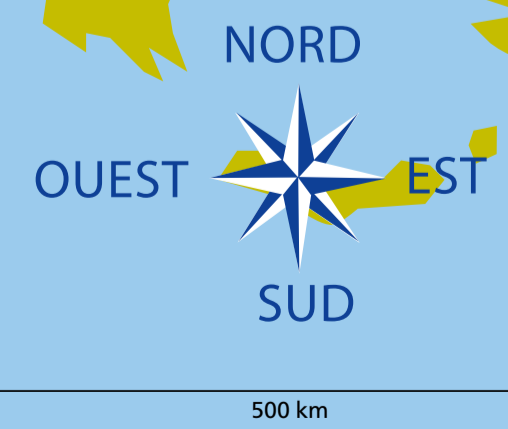
Près de 300 km de côtes sont pollués, dans une zone qui connaît une importante activité de pêche, d'aquaculture et de ramassage de coquillages. La pêche côtière et l'activité aquacole sont suspendues. Cette mesure affecte plus de 4 000 professionnels de la mer qui attendent encore les indemnisations promises par l'État après la marée noire de l'*Urquiola* en 1976, sur les mêmes zones. Les indemnisations sont activées, les fermetures sont graduellement levées entre janvier et septembre 1993.

L'INDEMNISATION

Près de 900 particuliers, entreprises et coopératives présentent des demandes d'indemnisation pour un total proche de 400 millions d'euros. Un premier jugement en 1996, puis un jugement en appel en 1997 établissent une co-responsabilité du capitaine du navire et du pilote du port dans l'accident, entraînant des responsabilités financières égales de l'armateur (et derrière lui du FIPOL) et du Gouvernement espagnol (employeur du pilote). En 2000, un accord amiable permet aux parties de clore la procédure par un règlement à hauteur du quart des 320 millions d'euros de réclamations encore en souffrance.

Cause de l'accident	Quantité transportée	Polluant	Quantité déversée	Déchets collectés	Linéaire de côtes polluées	Indemnisations demandées	Indemnisations reçues
Échouement	79 000 t	Pétrole brut	67 000 t	2 200 t	300 km	384 millions €*	56 millions €*

* Dossier en cours



www.marees-noires.com

