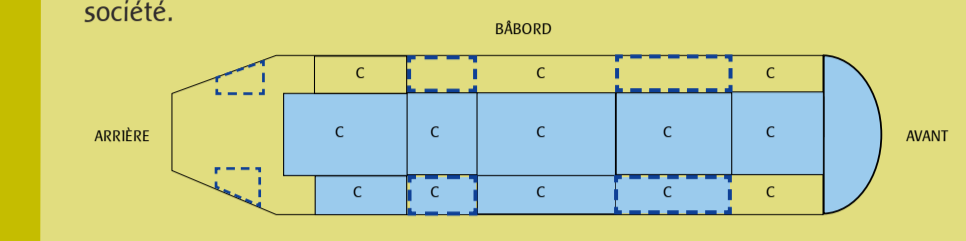


L'Exxon Valdez

la marée noire la plus chère

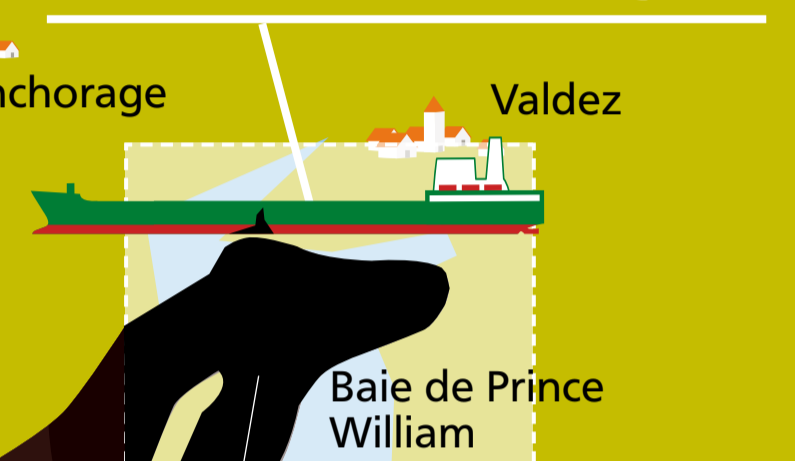
L'accident

- Le soir du 24 mars 1989, le supertanker Exxon Valdez quitte le terminal pétrolier de Valdez (Alaska, États-Unis) pour Long Beach (Californie, États-Unis), après avoir chargé 180 000 t de pétrole brut. Dans la nuit, il s'échoue sur le récif Bligh.
- Il apparaît au fil des jours que l'échouement a endommagé plusieurs cîternes et provoqué le déversement de 38 500 t de pétrole.
- Après avoir été vidé de sa cargaison, l'Exxon Valdez a été remorqué et réparé dans un chantier naval. Il a ensuite été rebaptisé Exxon Mediterranean puis Sea River Mediterranean après sa vente à une autre société.



Cause de l'accident	Polluant	Quantité transportée	Quantité déversée	Déchets collectés	Linéaire de côtes polluées
Échouement	Pétrole brut	180 000 t	38 500 t	25 000 t	1 700 km

24 mars 1989
l'Exxon Valdez s'échoue sur le récif Bligh



La lutte

- Le gouverneur de l'Alaska déclare l'état d'urgence et remet la responsabilité du nettoyage de la pollution entre les mains du groupe pétrolier Exxon. Celui-ci admet sa responsabilité et déclare qu'il assumera pleinement l'organisation et les coûts du nettoyage.
- Des barrages flottants et des barges écremeuses sont très vite mis en oeuvre. Pour éviter que la totalité de la cargaison ne parte en mer, le pétrole de l'Exxon Valdez est rapidement transbordé sur le pétrolier Exxon Bâton-Rouge. L'épandage de dispersants se fait par avion.
- En deux mois, 7 000 km² de nappes dérivantes polluent plus ou moins lourdement 800 km de côtes (1 700 km avec tous les flots et échantures). Des dizaines de milliers de professionnels et volontaires, avec des moyens sans précédent (1 400 navires, 85 hélicoptères...) sont déployés pour sauver oiseaux et mammifères marins et pour nettoyer le littoral plage par plage.
- Les principales techniques de lutte côtière employées sont le nettoyage manuel et mécanique, le pompage, l'utilisation de jets d'eau (froide basse pression ou chaude haute pression avec des produits de lavage) et la biorestauration.



Alignement de la cargaison © Photo courtesy of the EVOSTC / Chantier de nettoyage par jets d'eau froide © Photo courtesy of the EVOSTC

Impact sur la faune

- Entre 3 700 et 5 800 mammifères de 9 espèces différentes sont affectés par la pollution. Trois cents cas de mortalité directe de phoques sont dénombrés, principalement induits par la respiration des fractions volatiles du pétrole. 2 800 loutres meurent d'engluement, d'ingestion d'hydrocarbures et d'hypothermie. 14 des 36 orques recensés dans le détroit avant l'accident disparaissent entre 1989 et 1990. Beaucoup d'efforts sont fournis pour diriger les cerfs et les ours vers les régions non polluées afin de leur éviter de consommer des substances contaminées.
- Pas moins de 71 espèces d'oiseaux marins sont touchées, surtout des guillemots, dont 22 000 cadavres sont collectés. Le total des oiseaux de mer tués par la marée noire est estimé entre 250 000 et 350 000. L'aigle à tête blanche, emblème des États-Unis, n'est pas épargné : 153 cadavres sont collectés. Environ 1 630 oiseaux vivants mazoutés sont recueillis dans 4 centres de réhabilitation et 837 d'entre eux sont relâchés après traitement. L'opération est évaluée à 25,3 millions de dollars (20,7 millions d'euros, soit 25 000 euros par oiseau sauvé).
- Une très forte mortalité d'invertébrés est constatée au voisinage du pétrolier pendant les 2 semaines suivant l'accident : les crustacés ont tous disparu et les autres invertébrés sont rares. Les pertes sont lourdes chez certaines espèces de l'estran, en particulier les bigorneaux et les patelles. Plusieurs milliers de poissons morts sont observés dans la même période, une atteinte relativement faible en comparaison avec d'autres groupes. Par contre, peu d'individus échappent à des atteintes non létales, telles que l'érosion des nageoires et/ou l'accumulation d'hydrocarbures au niveau des branchies et des organes reproducteurs.



Otarie partiellement impactée par la pollution © Photo courtesy of the EVOSTC / Vue aérienne de la pollution de l'Exxon Valdez © Cédre

Impact sur la pêche

- L'exploitation halieutique en Alaska fait vivre 12 000 pêcheurs. Les débarquements dans les ports de pêche de la baie du Prince William ont atteint 174 millions de dollars (142,2 millions d'euros) en 1987, près de 6 % du marché américain.
- La pêche des harengs qui représente autour de 14 millions de dollars annuels (11,4 millions d'euros), ouvre début avril. Celle du saumon rose, autour de 33 millions de dollars annuels (27 millions d'euros), ouvre en juin-juillet. Immédiatement après l'accident, le gouverneur décrète la fermeture de la pêche, afin d'éviter d'affaiblir les populations de poissons ayant résisté à la pollution. 4 000 emplois de la filière halieutique sont touchés par le chômage technique.
- Une étude des risques pour la santé des consommateurs est réalisée en s'appuyant sur l'analyse de centaines d'échantillons de poissons et mollusques. Le risque de cancer lié à la consommation de produits de la mer pêchés dans la zone de la marée noire apparaît négligeable. Ces données ne convainquent pas : l'année qui suit l'accident, une étude conduite pour évaluer les changements alimentaires intervenus dans la population autochtone enregistre dans 10 villages suivis sur 15, une diminution notable (de 31 à 77 %) des produits de la mer dans l'alimentation. Dans la 2^e et la 3^e année suivant le naufrage, la pêche de subsistance reprend, sauf dans quelques familles.

Impact sur les personnes

- Un an après le naufrage, une étude évalue la fréquence de symptômes psychiatriques ainsi que l'association de ces symptômes avec le niveau d'exposition à la marée noire et aux travaux de dépollution.
- L'exposition est associée de façon significative à la survenue d'une anxiété généralisée, d'un syndrome de stress post-traumatique et d'un syndrome dépressif.
- Ces résultats montrent que l'hypothèse d'un lien entre marée noire et augmentation de la fréquence de troubles psychiatriques parmi les populations résidant dans les zones sinistrées est crédible. Les femmes et les personnes originaires de la zone polluée paraissent être plus vulnérables.

Suivi de l'impact

Le détroit du Prince William est bordé de côtes au relief accidenté avec de nombreux fjords, îles et récifs. La zone touchée, grande comme le golfe de Gascogne, est considérée comme écologiquement très sensible. L'Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council (EVOSTC), créé l'été suivant l'accident, a pour mission de contracter et coordonner les travaux de suivi environnemental, d'évaluation de l'impact et de restauration des dommages subis par l'environnement.

Il adopte en 1994 un plan d'action en 5 composantes :

- la surveillance des principales ressources ou espèces atteintes ;
- la restauration des milieux ;
- la protection des habitats ;
- la gestion d'un fonds de réserve pour le long terme ;
- la coordination scientifique, l'administration et la communication.

Les études menées dans ce cadre sont trop nombreuses pour être résumées ici. On notera seulement que les phoques, les orques et les loutres de mer font l'objet de suivis à long terme, l'état de leurs populations étant jugé préoccupant. Chez les aigles à tête blanche, l'année de l'accident, la reproduction enregistre un taux d'échec de 85 % pour les zones fortement ou moyennement mazoutées contre 55 % pour les zones faiblement ou non mazoutées. Elle redevient normale en 1990. Il apparaît finalement que le déversement n'a pas affecté la population de façon significative. Dans les espèces d'intérêt commercial, les études se centrent principalement sur le hareng et le saumon rose, mettant en évidence une forte chute des retours de saumons adultes en 1990 et de la population de harengs en 1993. Les résultats des études sont disponibles en anglais sur le site Web de l'EVOS.



Oiseau souillé par la pollution © EVOSTC photo by John Hyde

Coût de la pollution

En 1991, un accord entre le gouvernement fédéral, l'État d'Alaska et Exxon établit :

- un dédommagement de 150 millions de dollars (127 millions d'euros) intégrant la reconnaissance d'une contribution en nature d'Exxon à hauteur de 125 millions de dollars (102 millions d'euros) pour les opérations de nettoyage ;
- une réparation de 100 millions de dollars (82 millions d'euros) pour les dégâts causés par l'accident, répartie en parts égales entre le gouvernement fédéral et l'État d'Alaska ;
- 900 millions de dollars (736 millions d'euros) payables sur 10 ans au titre de la responsabilité civile de la compagnie, pour contribuer aux études et à la restauration du milieu, avec possibilité jusqu'en 2006, pour le gouvernement fédéral et l'État d'Alaska de réclamer 100 millions de dollars (82 millions d'euros) supplémentaires si des dommages non établis en 1991 sont observés à cette échéance. En plus de ces sommes, Exxon se voit infliger 5 milliards de dollars (4 milliards d'euros) de dommages punitifs, par décision de justice en 1994. Cette amende, contestée par le groupe, est réduite à 4 milliards de dollars (3,3 milliards d'euros) en 2002, puis remontée à 4,5 milliards de dollars (3,75 milliards d'euros) dans un dossier toujours en procédure. De plus, 2 000 pêcheurs reçoivent ou vont recevoir d'Exxon une indemnisation moyenne de 10 700 dollars (8 750 euros) pour la baisse du cours du saumon causée par le naufrage. Ce qui ne constitue en tonnage déversé que la 26^e marée noire accidentelle du transport maritime navire est devenu la pollution la plus médiatisée et la plus chère de l'histoire. La contribution d'Exxon aux études et à la restauration du milieu dépasse, à elle seule, la somme totale payée par Amoco pour la marée noire de l'Amoco Cadiz.

ACCORD DE CONNAISSANCE DU CRIME ENVIRONNEMENTAL			RÉPARATION DES DÉGÂTS CAUSÉS PAR L'ACCIDENT		RESPONSABILITÉ CIVILE DE LA COMPAGNIE EXXON	
150 M.\$			100 M.\$		900 M.\$	
125 M.\$	13 M.\$	12 M.\$	50 M.\$	50 M.\$	213,1 M.\$	686,9 M.\$
Reconnaissance de la coopération d'Exxon pour le nettoyage	Indemnisation des victimes par le « Crime Fund »	Fonds de conservation « North American Wetlands »	État d'Alaska	Gouvernement fédéral	Remboursement à l'État d'Alaska et au gouvernement fédéral du coût de l'évaluation des dommages et des opérations de lutte	Restauration des dommages (EVOS : Exxon Valdez Oil Spill)

Conséquences

- Les États-Unis n'ont pas adhéré aux conventions internationales sur la responsabilité civile et l'indemnisation. L'accident de l'Exxon Valdez ne les détermine pas à une adhésion mais génère un train de mesures nationales, qui se concrétise en 1990 par le vote de l'Oil Pollution Act (OPA).
- Cet acte contient deux mesures majeures. L'une impose à terme une double coque aux navires circulant dans les eaux nationales, avec un échéancier unilatéral d'élimination des navires à simple coque. L'autre met en place un fonds fiduciaire national, alimenté par des cotisations obligatoires des transporteurs d'hydrocarbures et un outil législatif qui garantit le nettoyage et l'indemnisation des zones affectées par une marée noire. L'évaluation des dommages peut prendre différentes formes, laissées au jugement des parties, sous réserve que le travail soit effectué « convenablement ». Les coûts liés à l'effort de réduction des impacts et à leur suivi peuvent être indemnisés. Contrairement aux conventions internationales, cette législation intègre dans l'indemnisable les dommages aux ressources naturelles. Le système réserve la possibilité pour chaque État de faire-valoir des législations complémentaires propres, comme l'intégration de l'affrètement, responsable du choix du navire, dans la liste des payeurs.

