

rechercher sur le site

Les marées noires : aperçu des reponsabilités

> Problématique

Depuis quelques dizaines d'années, les gens sont nombreux à s'indigner et à protester contre la pollution incessante du littoral marin, qu'ils soient riverains, pêcheurs ou touristes... Devant un tel désastre écologique, ils montrent le nouveau visage de l'océan tel qu'il est devenu depuis une quarantaine d'années. Des journalistes de tous les bords montrent les images des plages polluées, d'oiseaux mazoutés et la peine générale des riverains.

Mais le terme "marées noires" est désormais rentré dans le rang de catastrophe habituelle, il n'est plus exceptionnel de voir des pétroliers se fendre en deux ou s'échouer, déverser leur cargaison gluante dans tous les océans du monde. Le bilan se retrouve partout, bien visible : toute la surface océane est marquée par la trace des nappes toxiques d'hydrocarbure. La mer souffre et meurt lentement, car le business des pétrodollars permet aux pays occidentaux de vivre en consommant de toute part du pétrole.

Qu'il aille dans nos voitures, qu'il serve à produire de l'énergie électrique, des vêtements ou des plastiques, des médicaments ou tout autre dérivé, le pétrole est un élément nécessaire à notre prospérité économique, mais nous le gaspillons. Qu'il soit brûlé pour finir dans l'atmosphère, contribuant au *changement climatique*, qu'il finisse dans la mer ou sur nos côtes, cette ressource est considérée comme pratiquement infinie, éternelle...

> Les principaux accidents pétroliers

Catastrophe	Date	Lieu	Conséquences principales
Le pétrolier Torrey Canyon s'échoue	18 mars 1967	Entre les îles Sorlingues et la côte britannique	120 000 t de pétrole brut sont déversées
Le pétrolier Amoco Cadiz s'échoue	16 Mars 1978	Sur les côtes du Finistère en Bretagne	220 000 t de pétrole brut souillent plus de 300 km de littoral
La plateforme de forage Ixtoc 1 explose	3 juin 1979	Bate de Campêche, golfe du Mexique	Après 295 jours d'efforts, entre 470 000 t et 1 500 000 t s'échappe, le tiers brûle, provoquant une vaste pollution atmosphérique. Le reste s'est répandu à travers le golfe du Mexique sous forme de nappes dérivantes
Collision entre l'Atlantic Empress et l' Aegean Captain	19 juillet 1979	Mer des Caraïbes, au large de l'île de Tobago	280 000 tonnes de pétrole déversées en mer
Collision entre le Burmah Agate et le Minosa	1 novembre 1979	Sud de Galveston, Golfe du Mexique	22 000 tonnes de brut déversées en mer et 65000 tonnes brûlées à bord
Le pétrolier Tanio sombre	7 mars 1980	Nord de l'île de Batz, Finistère	Au moins 6 000 t coulent de fuel n°2 coulent avec la partie avant

Le cargo "Cason" s'échoue	5 décembre 1987	Côtes espagnoles près du Cap Finisterre	Une partie de la cargaison (1 100 tonnes de produits chimiques, toxiques et corrosifs) se déverse en mer et brûle
Le pétrolier Exxon Valdez s'échoue	24 mars 1989	Baie du prince William, Alaska	42 000 t de brut souillent plus de 2 000 km de côtes
Le Mega Borg prend feu	8 juin 1990	Côtes texanes, Galveston	42 000 t de pétrole sont déversées en mer
La barge pétrolière Vistabella coule	7 mars 1991	Sud-est de l'île de Nevis	2 000 tonnes de fuel lourd souillent l'archipel
Guerre du Golfe	26 janvier 1991	Koweït	Entre 700 000 et 900 000 tonnes d'hydrocarbures se déversent en mer à cause des sabotages de l'armée irakienne, c'est la plus grande marée noire de l'histoire humaine
Le pétrolier Haven explose	11 avril 1991	Côte Ligure, côte d'Azur française	144 000 t de brut sont en jeu
Le pétrolier Braer s'échoue	5 janvier 1993	Pointe sud des îles Shetland	84 500 t se déversent en mer
Le pétrolier Sea Empress s'échoue	5 février 1996	Port de Milford Haven, Pays de Galles	73 000 t de brut léger souillent une centaine de kilomètres de côte
Le pétrolier Erika coule	12 décembre 1999	Large des côtes du Finistère	30 000 t de fuel lourd du type 2 se déversent en mer et souillent le littoral
Le Prestige sombre	19 novembre 2002	Large des côtes de Galice, Espagne	Jusqu'à 70 000 tonnes de fioul souillent les côtes espagnoles et le littoral atlantique français

> L'exemple de l'Erika

En premier lieu, nous parlerons de l'ERIKA, qui reste dans les mémoires françaises comme étant la dernière marée noire (sur)médiatisée du moment. Le 12 décembre 1999, on apprendrait que ce pétrolier de taille moyenne coulait au large des côtes du finistère, qu'il fallait se préparer à de nouveaux déversements. La tempête créant des creux de 10 m avait soumis le bateau à de trop grosses contraintes et l'âge du tanker combiné à un mauvais entretien a finalement abouti à une rupture de sa coque, se fractionnant en deux parties. Les premières nappes de fuel arrivent au moment des fêtes de Noël et se rappelleront cruellement au souvenir des riverains. Sur 400 km de côtes, le plan Polmar est mis en place dans l'urgence et la panique des autorités. Puis au fur et à mesure que le temps passa, on s'interrogea sur les responsables de cette catastrophe, en même temps que tout le monde se demandait qui allait payer : d'abord le propriétaire qui ne se manifesta pas pendant 6 semaines, puis Totalfina qui apparut de plus en plus coupable, d'avoir affrété un navire poubelle, puis d'avoir caché la vérité sur sa cargaison toxique, et enfin le FIPOL, accusé de spolier les remboursements des victimes.

> Les pavillons de complaisance

La catastrophe de l'ERIKA nous offre une ouverture sur le monde de la complaisance et des paradis fiscaux, sur le petit monde des armateurs millionnaires, peu enclins à déboursier le moindre centime. D'abord comment ces pavillons de complaisance se sont implantés, souvent avec l'aval des pays "développés" ? Le Liberia, Malte, Bermudes et Panama ne sont que les plus médiatisés de ces pays sans loi, sans couverture juridique ni fiscale. La complaisance est aujourd'hui un moyen sûr de rentabiliser son navire, avec des coûts fiscaux bien moins importants, une déréglementation du travail qui permet aux esclavagistes de recruter dans des pays pauvres de "bons" employés, pour un travail de titan et une paye de misère. C'est également un moyen de faire circuler des épaves flottantes que beaucoup n'accepteraient pas, utilisant les bateaux jusqu'au naufrage, ce qui finit par créer une flotte de papi-pétroliers de 20 ans de moyenne d'âge.

Enfin, le plus grand avantage reste de pouvoir se désresponsabiliser en créant une société par navire, qui rend le propriétaire insolvable en cas de naufrage, et la création de multiples sociétés écrans, à l'image des circuits mafieux dans l'unique but de créer un voile sur les transactions financières entre les parties.

> La sécurité maritime

Il est intéressant de comprendre également comment fonctionne la sécurité maritime, censée nous protéger de ces navires dangereux.

Tout d'abord, il y a **les autorités portuaires du pays**, qui peuvent à leur gré arrêter les bateaux qu'ils souhaitent, et réclamer des réparations à l'armateur. Ces autorités veillent sur les bateaux dans le but de protéger leurs côtes, et font de la prévention.

Malheureusement, comme en France, ces contrôles sont insuffisants, personne ne peut contrôler l'état de la coque sans mettre le bateau en cale sèche et bien souvent, il repart quand même, avec une promesse naïve de réparations qui ne se feront qu'avec l'agrément de l'armateur.

Ensuite, il y a **les sociétés privées de classification**. Elles garantissent l'état du navire et délivrent un certificat de navigabilité au bateau, après s'être assurés du bon état général. Le système a aussi ses failles, dans certains cas les experts peuvent se faire acheter le certificat, les réparations ne sont pas toujours effectuées selon les prescriptions (l'acier coûte cher) et puis surtout, comme les armateurs choisissent leur société de classification, il est possible pour eux d'en changer si leurs expertises sont trop agressives. Finalement, les bateaux sont dans un tel état que les normes sont obligées d'être abaissées au minimum, pour qu'elles puissent mettre en conformité la majorité des bateaux.

Une instance internationale veille au bon déroulement des choses, il s'agit de **l'OMI (organisation maritime internationale)**. Son pouvoir est résumé dans son budget, n'équivalant pas même l'achat d'un pétrolier neuf. Elle est régie par les états maritimes, à proportion du tonnage de la flotte nationale, donc par les pavillons de complaisance. Il n'y a rien à attendre d'elle tant que ce principe sera en place. Le Liberia, Panama ou Malte, trois pays représentant 40% de la flotte mondiale n'ont rien à faire de la sécurité maritime, leurs représentants sont souvent des cabinets d'avocats et non des marins.

> Et l'affrètement...

Ce nouveau nom (qui traduit volontairement mal leur importance) que portent maintenant les sociétés transnationales du pétrole est expliqué par les crises pétrolières de 1976 et 1980. Avant les compagnies avaient leur flotte et le pétrole circulait dans leur navire. Le système n'était pas parfait mais au moins les bateaux étaient plus fiables, les marins expérimentés. Après ces crises, les compagnies doivent faire face à un dédain d'intérêt des états dans leur politique pétrolière. Ne sachant que faire de ces navires devenus inutiles, elles les vendirent à des armateurs indépendants. Depuis elles ont complètement laissé de côté le transport.

Quel est leur rôle dans le cycle du pétrole ? Elles occupent une place de choix, tout d'abord en s'appropriant les gisements aux quatre coins du monde, ce qui a pour conséquence immédiate la corruption des autorités politiques locales et la déportation des populations gênantes. Là-bas, elles n'ont pas le prestige qu'elles tentent de se donner chez nous et s'apparentent plus à des charognards prêts à tout pour le contrôle des ressources. Le pétrole est ensuite confié à l'armateur le moins cher, concurrence oblige en dépit des risques que cela implique, elles reposent leurs responsabilités sur eux seuls en cas de marée noire, comme dans le cas de l'ERIKA, ou Total a dit après le naufrage qu'il incombait à l'armateur seul de rembourser tous les dommages, irresponsabilité totale... Le raffinage du pétrole à la conception des différents produits est aussi de leur ressort, et la vente du produit essence se fait avec une belle marge. Les compagnies pétrolières sont donc les milliardaires du pétrole, pour exemple Totalfina réalisait en 1999 un bénéfice net de 60 milliards de francs, largement de quoi influencer...

Ainsi, nous nous appliquerons à démontrer que le système ne peut pas changer, car c'est un cycle ou le seul mot d'ordre est : faire des bénéfices.

Que ce soit l'armateur qui brade son bateau pour vivre, que ce soient les organismes de classification qui cherchent à avoir des clients, que ce soient les compagnies pétrolières qui n'échappent pas à cette règle, ou bien tout simplement l'état, qui en taxant sévèrement le carburant s'assure des recettes qui lui permet de redistribuer ailleurs. Il n'y a pas de solutions car le système tourne dans le vide : l'état ne peut se passer de ces taxes, les compagnies veulent survivre, et donc écraser leurs concurrents, elles n'ont pas d'autre choix que de vendre du pétrole sinon d'autres prendront leur place, et les armateurs doivent avoir des bateaux pour transporter ce pétrole.

Ainsi, on ne peut pas dire : fermez les pavillons de complaisance et achetez des bateaux neufs et plus sûrs. D'une part, il faudrait les construire, ces bateaux providentiels; d'autre part, ce ne serait que déplacer le problème d'une dizaine d'années, les double-coque ne sont pas la parade : un double coque mal entretenu n'est pas meilleur qu'un simple coque. Actuellement ils sont neufs et beaux mais ils peuvent devenir "explosifs" au bout de quinze ans.

Les auteurs...

- Ugo Degrigny
- Frédéric Loyau
- [Christophe MAGDELAINE](#), responsable du site

L'actualité sur les marées noires

07/12/2007 - [La Corée du Sud redoute une catastrophe écologique suite à la pire marée noire de son histoire](#)
14/11/2007 - [Impacts à long terme des marées noires sur les populations d'oiseaux de mer](#)
13/11/2007 - [Violente tempête et catastrophe écologique dans le détroit de Kertch](#)
16/05/2007 - [Liban : les écologistes veulent prévenir une nouvelle marée noire](#)
22/08/2006 - [La communauté internationale soutient le nettoyage des côtes libanaises](#)
01/08/2006 - [Guerre au Liban : une marée noire souille les côtes](#)
23/05/2005 - [Le Canada promulgue une loi pour sanctionner les pollueurs](#)
30/03/2005 - [Seize ans après la marée noire de l'Exxon Valdez, le drame continue](#)
13/12/2004 - [Nouveau naufrage en Alaska : une catastrophe écologique en perspective](#)
23/12/2003 - [Le pétrole de l'Exxon Valdez menace toujours les espèces marines](#)
09/02/2003 - [Les dégazages sauvages équivalent à 20 Prestige en Méditerranée](#)
17/12/2002 - [Le fioul continue de s'échapper du Prestige](#)
19/11/2002 - [Le pétrolier Prestige sombre avec plus de 70 000 tonnes de fioul](#)

page mise à jour le 04/11/2007

Active **75** visiteurs

[Mentions légales](#) | © 2001-2007 [notre-planete.info](#) - [tous droits réservés](#) | [Publicité](#) | [Contact](#)