FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE
1992 POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF
6ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.6/2/1
14 février 2000
Original: FRANÇAIS

SINISTRE DE L'ERIKA

Note de la délégation française

Résumé:	À la suite du naufrage de l'*Erika*, de nombreux moyens ont été mobilisés pour lutter contre les conséquences de cette marée noire, aggravées par des conditions météorologiques exceptionnellement sévères. Après une première vague d'arrivée des hydrocarbures fin décembre, de nouvelles arrivées sont signalées quotidiennement depuis fin janvier. Il est encore trop tôt pour dresser un bilan des nombreuses conséquences de ce sinistre.
Mesures à prendre:	Le comité exécutif est invité à prendre note de ces informations afin de prendre les mesures nécessaires au versement rapide des premières indemnisations.

1 Bilan de la situation à la mi-février

1.1 Comme le document de l'Administrateur le rappelle, on estime à environ 14 000 tonnes la quantité de fuel n° 2 qui s'est répandue en mer à la suite du naufrage de l'*Erika*, navire citerne immatriculé à Malte, le 12 décembre 1999.

Le littoral a été atteint de façon massive dans les derniers jours de décembre. Depuis la fin du mois de janvier, une nouvelle vague de plaques d'hydrocarbures touche le littoral, principalement dans le Morbihan et la Loire Atlantique. Ce nouvel arrivage qui n'atteint pas en intensité celui de décembre est cependant régulier. Son origine n'est pas certaine: il peut provenir pour une part du relargage opéré par l'effet des grandes marées de la fin janvier mais également de l'arrivée à la côte d'une partie du déversement initial.

Des analyses et des recherches complémentaires sont en cours pour en déceler l'origine exacte.

1.2 Les deux morceaux de l'épave ont été investigués. Quelques suintements donnant naissance à des irisations de surface ont été observés.

2 Bilan des opérations de nettoyage

2.1 En dépit de conditions météorologiques particulièrement défavorables, les moyens hauturiers employés, tant nationaux qu'étrangers, ont permis de récupérer en mer 1 100 tonnes de produit.

Ce produit particulièrement visqueux a commencé à s'échouer sur les côtes à partir du 25 décembre.

2.2 La situation sur le littoral est très contrastée selon les départements. Dans le Finistère, après un premier nettoyage, des plans de nettoyage fins ont été élaborés en présence de l'ITOPF. En revanche, dans les départements du Morbihan, de Loire-Atlantique et le nord du département de la Vendée, les nouveaux arrivages d'hydrocarbures nécessitent la mobilisation de nombreux effectifs, sans qu'il soit possible pour l'instant de programmer la seconde phase du nettoyage.

2.3 À ce jour, plus de 120 000 tonnes de déchets ont été collectés.

2.4 Outre les moyens humains des administrations de l'État et des collectivités territoriales, de nombreux bénévoles sont venus apporter leur concours aux opérations de nettoyage des côtes.

2.5 Il est prématuré à ce stade de dresser un bilan du coût total des opérations du fait de la multiplicité des intervenants et des personnes touchés (particuliers, associations, entreprises, collectivités territoriales, État, etc) et de la variété des dommages (économiques, touristiques, environnementaux, notamment à la faune et à la flore littorales et marines, etc). Il est également hasardeux de tenter une projection tant que l'incertitude sur de nouveaux échouements persiste.

3 Évaluation de l'impact de la pollution

À ce jour, il est également difficile d'avoir une vision d'ensemble des différentes catégories de dommages.

3.1 Il ne semble pas que beaucoup de biens aient été endommagés par la pollution, hors les sites naturels littoraux et marins dont le coût de réparation et de restauration est en cours d'identification provisoire.

3.2 En ce qui concerne les préjudices économiques, plusieurs catégories sont affectées.

3.2.1 Les secteurs de la pêche, de l'aquaculture et de la conchyliculture ont été les premiers atteints. Les analyses menées sur la composition du fuel de l'*Erika* et sa teneur en éléments toxiques ainsi que les campagnes de prélèvements et les analyses effectuées avant et après la pollution ont conduit à interdire l'exploitation de certaines zones conchylicoles ainsi que l'exercice de certaines activités de pêche. Ces mesures sont prises sur la base des valeurs guides recommandées par l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments. La filière de commercialisation se trouve également perturbée du fait d'une défiance de la clientèle.

3.2.2 Une très forte préoccupation se fait jour de la part du secteur du tourisme. Le littoral affecté et les îles sont particulièrement fréquentés, avec des plages réputées et des sites naturels remarquables. Cet environnement est un atout économique et les différentes collectivités se servent de son image lors de leurs campagnes de promotion. Certaines campagnes ont été annulées du fait de la marée noire et il sera nécessaire de tenter d'effacer l'impact négatif de cet événement. D'ores et déjà, de nombreux tours opérateurs étrangers ont annulé leurs réservations de l'été. Les professionnels du tourisme considèrent toutefois qu'il ne leur sera possible d'évaluer leur préjudice qu'à l'issue de la saison. Les premiers flux de vacanciers sont attendus pour le début du mois d'avril et cette première vague sera un indicateur. La baisse de la fréquentation touristique aura nécessairement un impact sur la santé des commerces qui lui sont liés, compte tenu notamment de la forte densité dans la zone affectée de campings ou structures équivalentes.

3.3 Enfin, l'environnement naturel de ce littoral a été affecté. Une partie de ce littoral constitue une zone d'intérêt ornithologique du fait de la présence de nombreuses espèces d'oiseaux, rares pour certaines d'entre elles, et constituant des espèces protégées. À ce stade, il est également prématuré de dresser le bilan de la perturbation de ce milieu et des mesures qui seront nécessaires à sa restauration. Le coût de réparation et de restauration des sites naturels littoraux et marins ainsi que de nettoyage des oiseaux et d'éventuelles réimplantations d'espèces n'est pas encore chiffrable à ce jour.

4 Enquêtes sur les causes de l'accident

4.1 Enquête administrative. Une enquête administrative a été ouverte par le ministre des transports et confiée au Bureau-enquêtes-accidents/mer (BEA/mer). Un rapport préliminaire a été déposé.

4.2 Une procédure pénale contre « x personne morale » a été ouverte au tribunal de grande instance de Paris. Dans le cadre de l'instruction, le juge a ordonné des mesures d'expertise visant à déterminer les causes du sinistre.

4.3 Ainsi que l'a rappelé l'Administrateur, plusieurs procédures d'expertise judiciaire ont été diligentées devant différentes juridictions. L'État a décidé de se joindre à celle ordonnée par le tribunal de commerce de Dunkerque.

5 Positions de l'État français

L'État français a pris note de la déclaration faite par la société TotalFina selon laquelle cette société ne présentera ses créances qu'après l'indemnisation de toutes les autres victimes.

Afin de favoriser une indemnisation rapide, l'État français a pris la décision de ne présenter ses créances que si le montant disponible au titre des conventions n'est pas atteint, se plaçant ainsi comme avant-dernier créancier, juste devant la société TotalFina. Il diffèrera donc la présentation de sa demande d'indemnisation dans l'attente de l'évaluation complète des conséquences de ce sinistre.

6 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à prendre note de ces informations afin de prendre les mesures nécessaires au versement rapide des premières indemnisations.