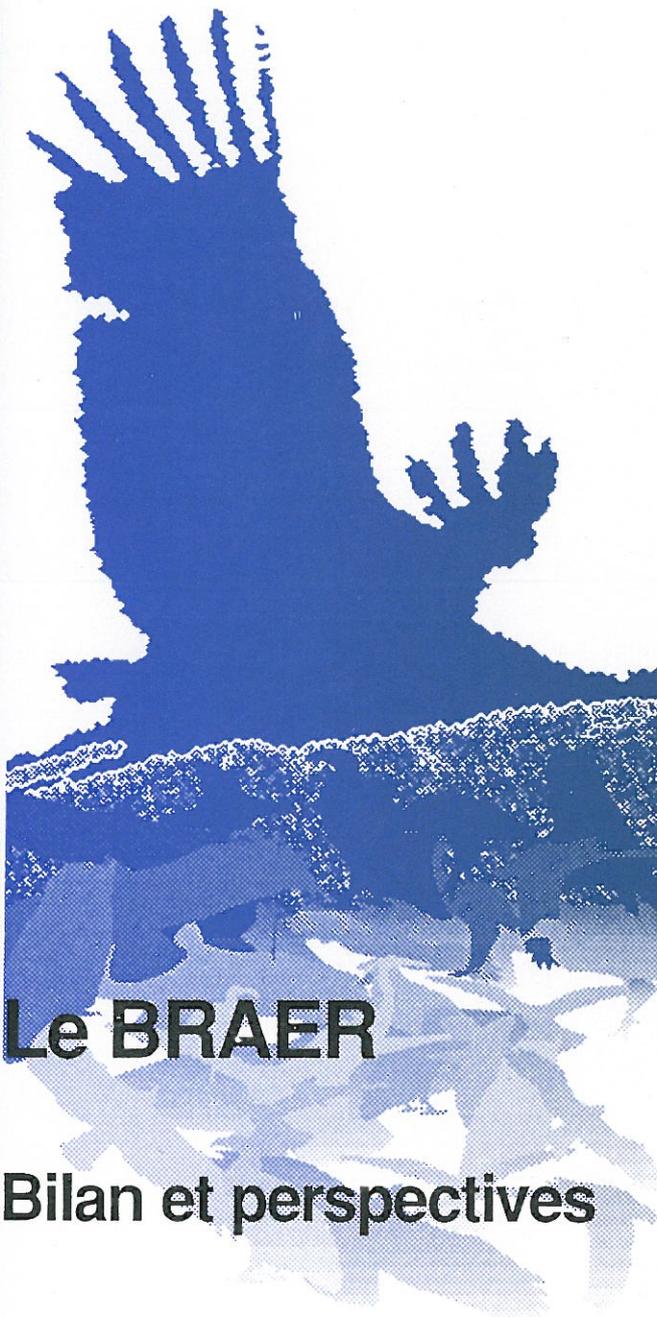


Ligue pour la Protection des Oiseaux



Le BRAER

Bilan et perspectives



Ministère de l'Environnement

Le BRAER

Bilan et perspectives

**Gilles BENTZ
Antoine REILLE**

Décembre 1993



Ligue pour la Protection des Oiseaux
Corderie Royale - BP 263 - 17305 Rochefort cedex
Tél 46.82.12.34 Fax 46.83.95.86


BirdLife[®]
INTERNATIONAL

RAPPORT DE MISSION NAUFRAGE DU BRAER

SHETLAND, JANVIER 1993

CONTEXTE

Le 5 janvier 1993, le pétrolier BRAER, battant pavillon libérien, s'échoue sur la Côte sud-ouest des îles SHETLAND, fort renommées pour leurs colonies d'oiseaux de mer. Ceux-ci ne sont pas en train de nicher à l'époque de l'accident, mais beaucoup se trouvent en hivernage à proximité des lieux de l'accident. C'est le cas en particulier des Cormorans huppés (*Phalacrocorax aristotelis*) qui sont pratiquement sédentaires, et dont la pointe de Sumburgh Head, toute proche, abrite une colonie de quelques 400 couples.

Avec l'accord du Ministère de l'Environnement, la LPO envoie, 12 jours après le naufrage, une mission d'information et de conseil, composées de Gilles BENTZ, Directeur de la Station ornithologique de l'île Grande et de son centre de sauvetage, et Antoine REILLE, Président d'honneur.

CHRONOLOGIE

- 5 janvier Le BRAER s'échoue à Garth Ness (sud de l'île principale des Shetland). Il contient 85 000 tonnes de mazout très volatile dans ses cuves. La Royal Society for the Protection of Birds (RSPB) alerte la LPO, qui répercute auprès de l'opinion publique francophone.

- 6 janvier Les premiers oiseaux mazoutés arrivent sur les côtes. Les espèces concernées sont essentiellement des cormorans huppés, des guillemots à miroir (*Cepphus grylle*) et des hareldes de Miquelon (*Clangula hyemalis*). RSPB et LPO assument respectivement l'information des publics anglophones et francophones.

- 7 janvier 250 cadavres d'oiseaux ont déjà été récupérés. Le suivi scientifique des effets de la dispersion de la nappe de pétrole est mis en place par les associations britanniques.

- 10 janvier Le nombre d'oiseaux retrouvés se monte à 564 morts et 151 vivants. Une estimation de la RSPB estime à plus de 10 000 le nombre des oiseaux touchés et non répertoriés. La colonie de cormorans huppés de Sumburgh Head semble très touchée (source: Peter Ellis, Shetland conservation Officer, RSPB).

- 15 janvier Le nombre des oiseaux morts répertoriés s'élève à 920, celui des mazoutés traités dans les centres de soins à 239.

- 16 janvier Arrivée sur place de la mission LPO, qui ne peut que constater les dégâts, et discuter des moyens à mettre en oeuvre pour éviter leur renouvellement. Les conditions

météorologiques ne se sont pas améliorées depuis le naufrage, ce qui rend les bilans difficiles à établir.

- 3 février. Le bilan des oiseaux récupérés s'élève à 1545 morts et 235 en cours de réhabilitation. Le bilan total des individus touchés est probablement 10 fois supérieur (estimation RSPB).

DEROULEMENT DE LA MISSION LPO

Cette mission a été reportée d'une semaine, d'une part du fait de conditions météorologiques, d'autre part du fait de l'autorisation de la part du Ministère de l'Environnement. G. Bentz et A. Reille sont arrivés le 16 janvier à 11 h. à l'aéroport de Sumburgh. Ils se sont immédiatement rendus sur le site du naufrage, où ils ont pu recueillir les doléances du propriétaire des pâtures surmontant le lieu de la catastrophe ainsi que ses conseils pour accéder aux lieux les plus touchés. Le déferlement du public semblait poser un problème pour cette personne privée.

A plusieurs dizaines de mètres au dessus de l'épave, presque totalement submergée à cette date, une forte odeur de mazout règne sur les pâtures et les flaques d'eau montrent une irisation caractéristique d'une pollution par hydrocarbures.

En mer, dans le secteur le plus pollué évoluent quelques phoques gris (*Halichoerus grypus*).

Sur un ruisseau se jetant dans la Baie de Quensdale (site du naufrage), une pelleteuse effectuant des travaux d'irrigation retourne des déblais largement imprégnés d'hydrocarbures.

La mer, agitée par une tempête quasi-permanente depuis le naufrage, ne montre par contre pratiquement pas de traces de déchets pétroliers, ce qui est logique compte tenu de la volatilité des produits transportés par le Braer.

Le 6 janvier dans l'après-midi, la mission trouve non sans difficulté (ce qui a sans doute été le cas de personnes ayant récupéré des animaux mazoutés), le centre de sauvetage des oiseaux de Boddam (Boddam Wildlife Information Center, Sumburgh).

Là fonctionne un collectif d'associations non gouvernementales (NGO's), dont la RSPB, ainsi qu'une organisation gouvernementale (Shetland Islands Council). Des sociétés privées (la Shell, les Ferries P. & O.) ont fourni du matériel: radios, papier absorbant pour la première, camions frigorifiques et transfert gratuit des oiseaux sauvagés vers l'Ecosse pour la seconde. Ceux-ci doivent en effet être transférés vers le centre de traitement d'Inverkeithing, près d'Edimbourg, géré par la Scottish Society for the Prevention of Cruelty to Animals (l'équivalent local de la SPA).

Hugh HARROP, responsable du centre, affirme qu'un centre de traitement permanent sera établi aux Shetlands (financement non précisé).

Le 17 janvier à 9h, nous partons d'un autre centre de sauvetage, à Lerwick (établi dans des entrepôts de la Shell), avec l'une des équipes de bénévoles chargées de prospecter la côte. Elle est menée par un membre de la RSPB, et se voit affecter le secteur de l'île de Tronda, près de Scalloway. La tempête sévit toujours, et se renforce pendant la matinée, avec des rafales qui atteignent 200 km/h et une pluie persistante. Au cours de la matinée, l'équipe parvient néanmoins à ramasser 9 oiseaux (4 guillemots à miroir, 3 cormorans huppés, un mergule *Alle alle* et un goéland marin *Larus marinus*). Au retour, les oiseaux sont stockés dans un hangar dont l'accès est réservé aux soigneurs.

L'après-midi est consacrée à une réunion de travail chez Peter Ellis qui accepte de nous recevoir bien que ce soit un dimanche, et qui donne quelques indications sur le collectif chargé des opérations de sauvetage, qui regroupe la RSPB, Scottish Nature Heritage, la SSPCA, la Shell, etc...

L'élément intéressant est que ce collectif s'était déjà livré à des exercices de simulation, mais tant les conditions météorologiques que la nature très volatile du pétrole ont perturbé les données acquises lors des essais. Ce sont essentiellement les éléments fournis par P. Ellis, à cette occasion puis par correspondance, qui ont permis l'établissement du bilan figurant en fin de ce rapport.

18 janvier au matin: visite de la réserve RSPB du Loch of Spigie. Le site a été protégé par la mise en place de barrages flottants appuyés sur des contreforts de terre, tout comme un certain nombre d'élevages de saumons situés dans des "voes" (nom local des lochs). Aucune trace de pollution n'est décelable sur le plan d'eau, où évoluent entre autres 15 cygnes sauvages (*Cygnus cygnus*). Lors de notre passage, des équipes de plongée inspectaient les fonds dans celles des criques qui étaient le plus abritées des vents. Puis, en Baie de Quendale, nous retrouvons une équipe de bénévoles. Des cadavres d'oiseaux, déjà attaqués par les crabes et les goélands, ont été rejetés récemment par la mer: eiders (*Somateria mollissima*), mergules, courlis (*Numenius phaeopus*), cormorans huppés...

ANALYSE

- Comme pour la plupart des "marées noires", l'accident est survenu à l'occasion d'une avarie du navire, alors que les conditions météorologiques interdisaient toute tentative de remorquage.

- La tempête a permis une dispersion du pétrole volatile, et évité une souillure visible des côtes. Elle a par contre empêché la plupart des opérations de prospection sous-marine, et, partant, l'évaluation des pertes d'animaux tels que les lançons (*Hyperoplus lanceolatus*), qui entrent pour une bonne part dans le régime alimentaire de nombre d'oiseaux de mer.

- Malgré la dispersion du mazout, la mortalité des oiseaux a continué à être constatée pendant plusieurs semaines (plus de 1700 oiseaux, dont 1500 morts, recueillis en janvier, avec un dernier afflux important le 28-1-93).

- Le taux de survie des oiseaux récupérés vivants n'a pas dépassé 15% à court terme, ceci étant en partie dû à l'absence de centre de traitement bien équipé sur place. Les très nombreux bénévoles participant aux opérations de récupération ne pouvaient, souvent par manque de compétence et de moyens, participer aux opérations ultérieures de remise en état.

BILAN

- Un bilan à posteriori a pu être établi sur la colonie d'oiseaux de mer des falaises de Sumburgh. Les cormorans huppés ont vu une diminution des couples nicheurs d'environ 50% entre 93 et 92. Toutefois le taux de reproduction en 93 a été bon et peut laisser espérer une reconstitution de la population. Les mouettes tridactyles (*Rissa tridactyla*) et les guillemots à miroir ont également subi des diminutions importantes d'effectifs. Les guillemots de Troil (*Uria aalge*), 14000 couples, petits pingouins (*Alca torda*) et macareux moines (*Fratercula arctica*), 3000 couples, ont apparemment eu un succès de reproduction satisfaisant. Mais la détérioration des conditions météorologiques en juillet, jointe à un manque de lançons, a provoqué une chute importante de la réussite des nicheurs tardifs, tels que les mouettes tridactyles ou les sternes arctiques (*Sterna paradisaea*).

LE ROLE DE LA LPO

A l'occasion de ce sinistre, la LPO a essentiellement joué le rôle de relais d'information entre les ONG écossaises et l'opinion publique française: interventions sur TF 1, France 2, France 3, RTL Hollande, France-Inter, France-Info, Europe 1, radios locales, plus de 30 articles dans la presse écrite répercutés par Argus, et 5 communiqués diffusés.

Elle a également pu tirer les leçons de cette marée noire d'un genre nouveau (volatilité du carburant, conditions

météorologiques), sur laquelle elle partage les conclusions de la RSPB.

CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS

Ces propositions de réglementation ont été proposées aux ministres concernés et au Président de la CEE. Elle feront à chaque occasion l'objet de rappel auprès de l'opinion publique:

✂ Extension des pouvoirs de contrôle des eaux territoriales (12 milles) à la zone économique exclusive (200 milles).

✂ Imposer un âge limite de circulation des navires.

✂ Interdire la circulation dans les zones à risques importants, ainsi que dans les secteurs de fort intérêt écologique.

✂ Interdiction de quitter les installations portuaires aux navires ne répondant pas aux normes de sécurité spécifique. Cette mesure doit également être applicable aux navires arraisonnés parce qu'ils sont en infraction avec les points précédents, où s'ils battent pavillon de complaisance.

✂ Contrôle du sérieux des sociétés d'armateurs.

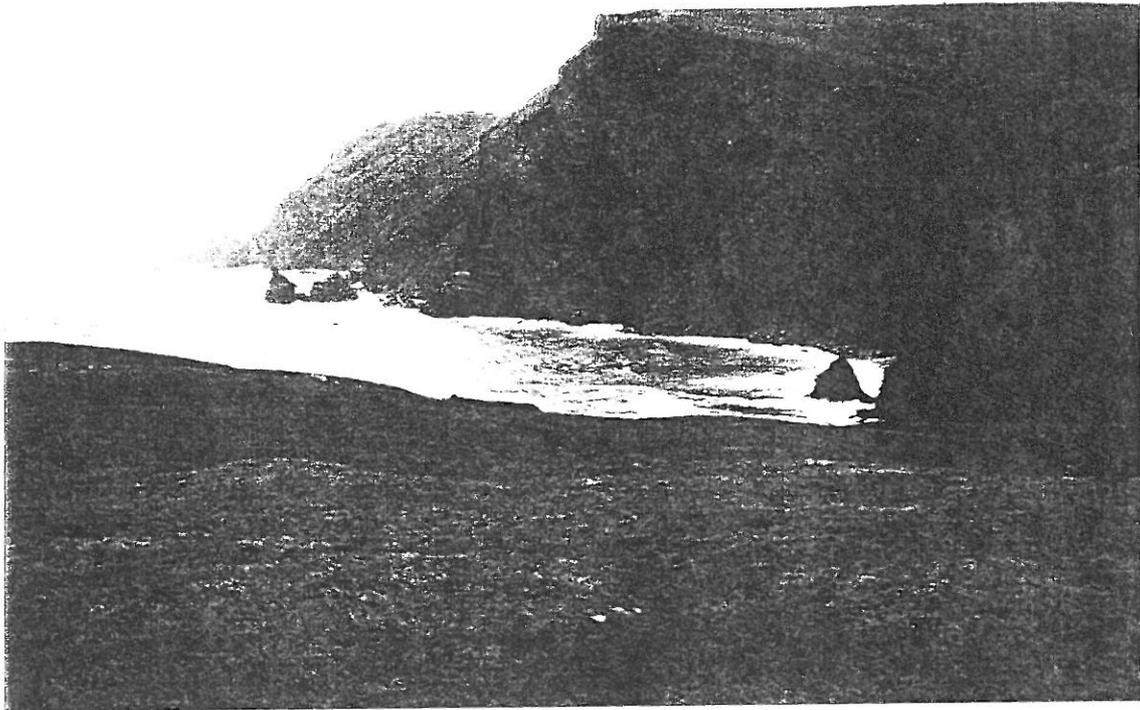
@ A plus long terme, il apparaît nécessaire, en fonction de la prise de conscience des enjeux majeurs que représente le littoral (pêche, aquaculture, tourisme...), prise de conscience qui s'est renforcée du fait de divers accidents ne concernant pas que des pétroliers survenus postérieurement au Braer, de:

✂ Préparer une directive de l'Union européenne, complétant les directives "Oiseaux" et "Habitats" prévoyant une protection spéciale pour les milieux littoraux.

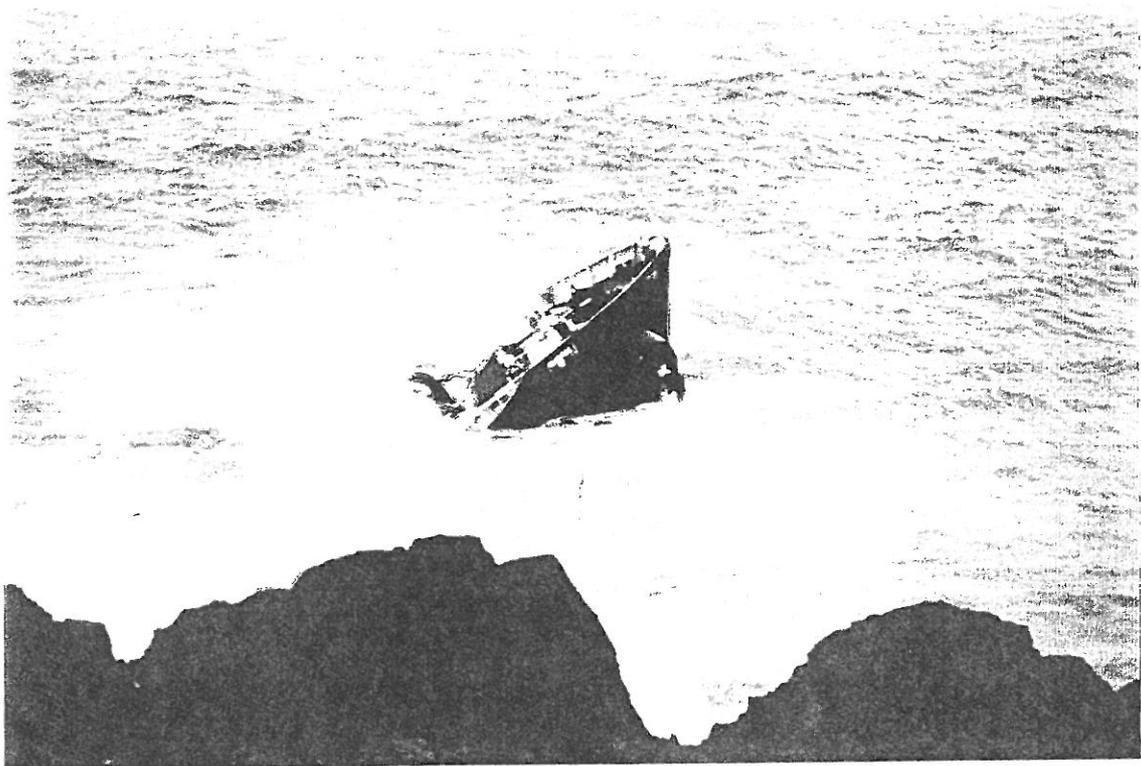
REMARQUE

Il aura fallu l'accident de l'Amoco Cadiz, en Bretagne, pour que soient instaurés des couloirs de circulation dans la Manche, et celui du Braer pour qu'une séparation du trafic sont instaurée de la même façon dans le secteur de Fair-Isle et des Shetlands, et que la zone d'exclusion dans ce secteur, qui n'est que volontaire, soit portée de 6 milles à 20 milles autour des côtes. Il est à noter que ces zones d'exclusion volontaires doivent voir leur réglementation renforcée, des navires continuant à circuler dans celle des Shetland en pleine tempête, lorsque la mission LPO était sur place.

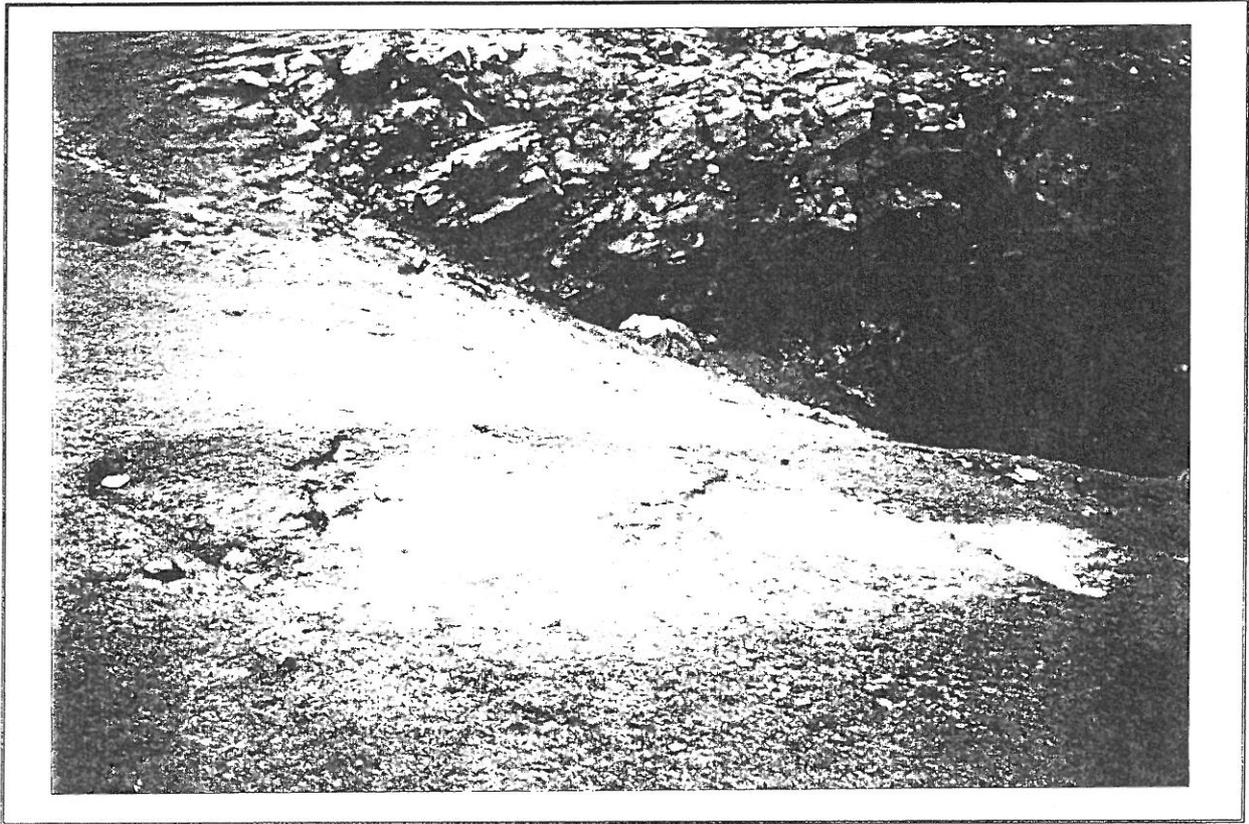
Reportage photo de l'expertise



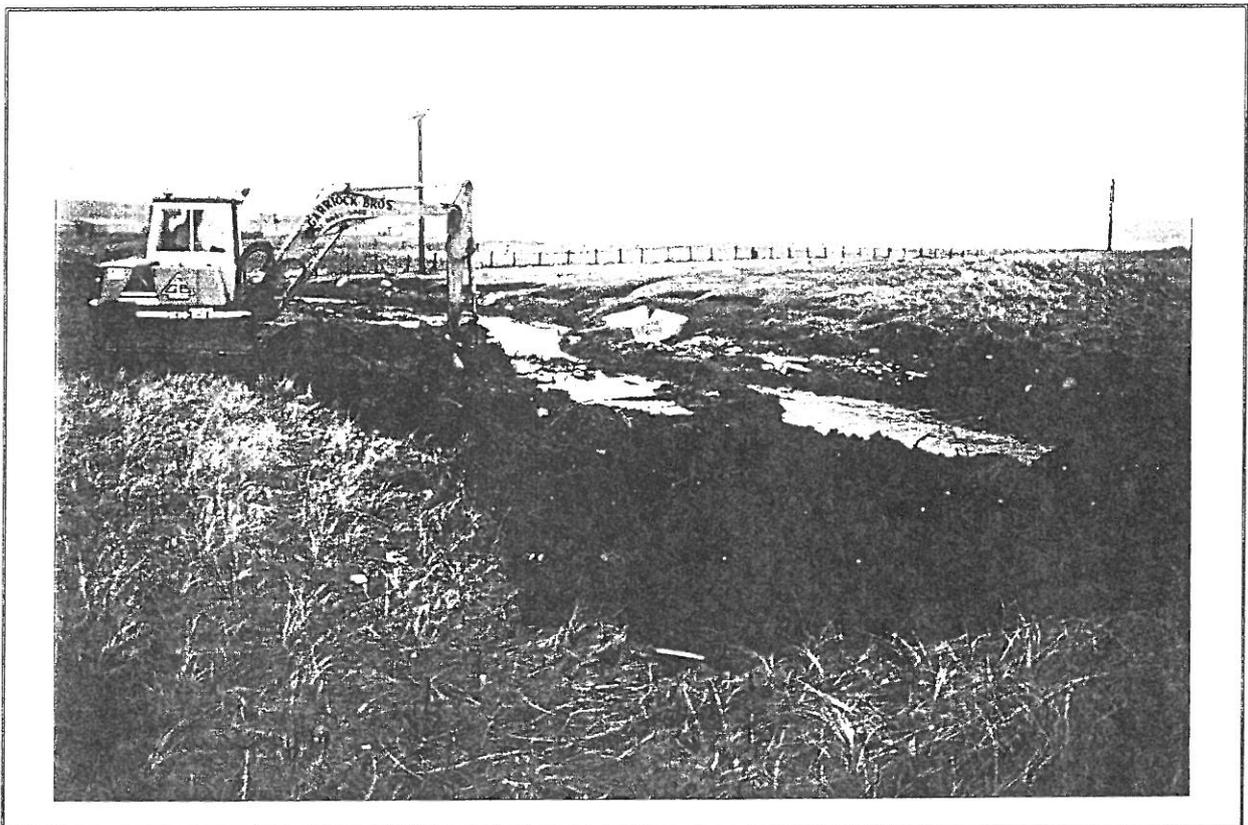
Garths Ness, site de l'accident.



Ce qu'il reste du Braer le 16/01/93.



Côte et lande souillées par le pétrole



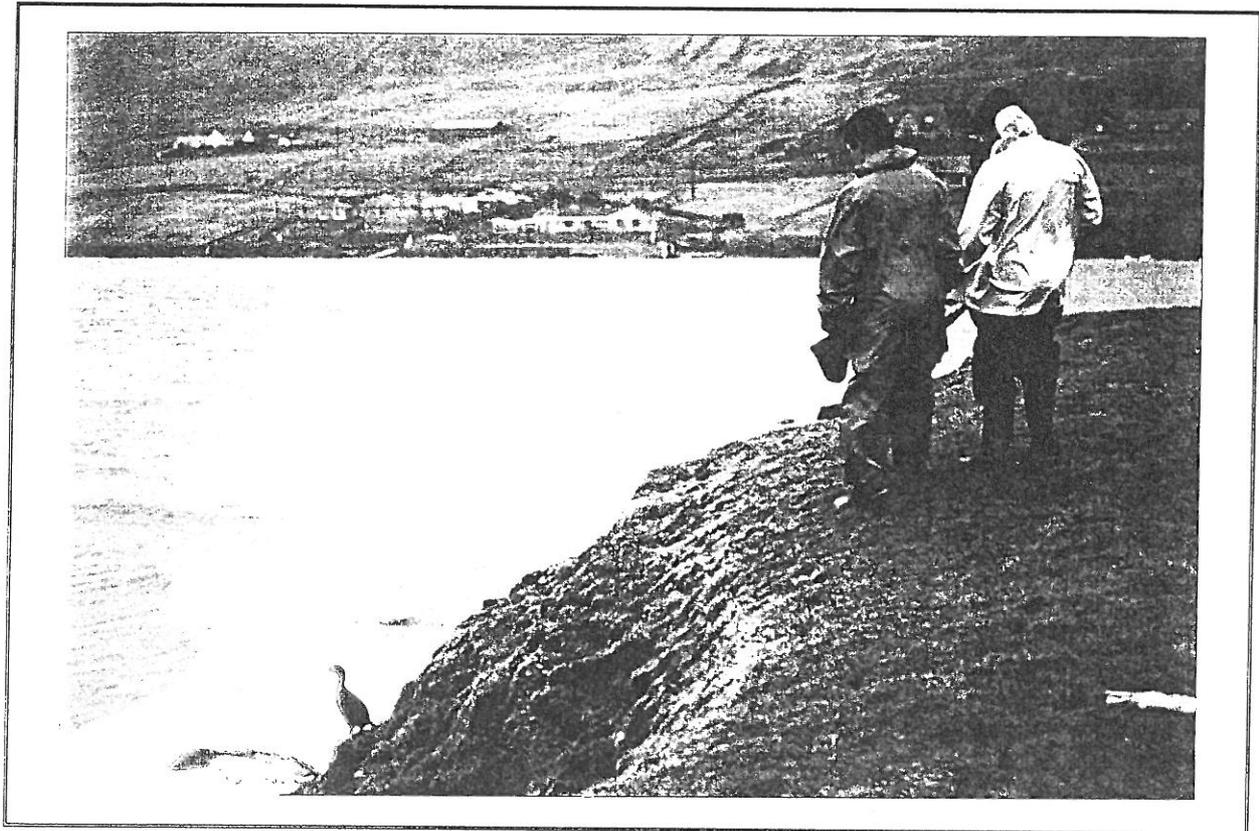
Sable imbibé de pétrole. Baie de Quendale.



Ramassage des oiseaux à Sumburgh.



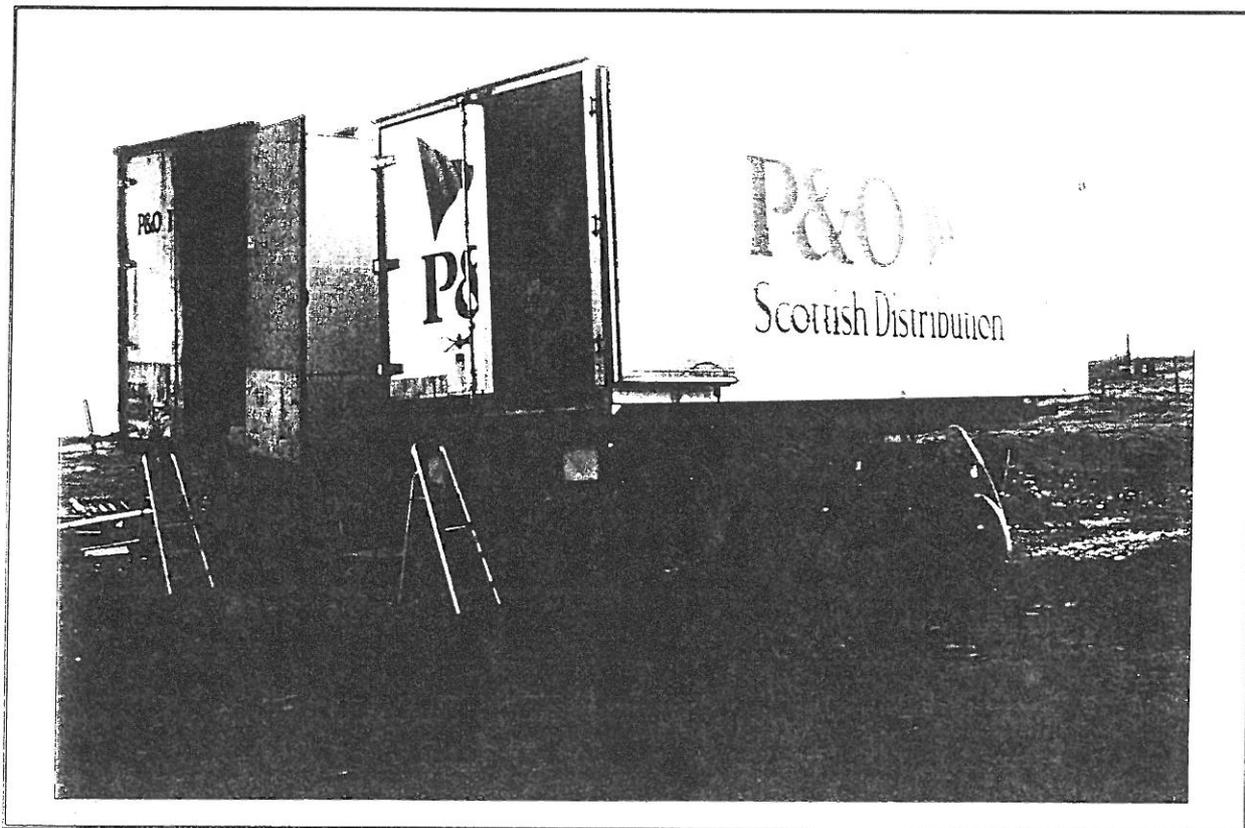
Cadavres



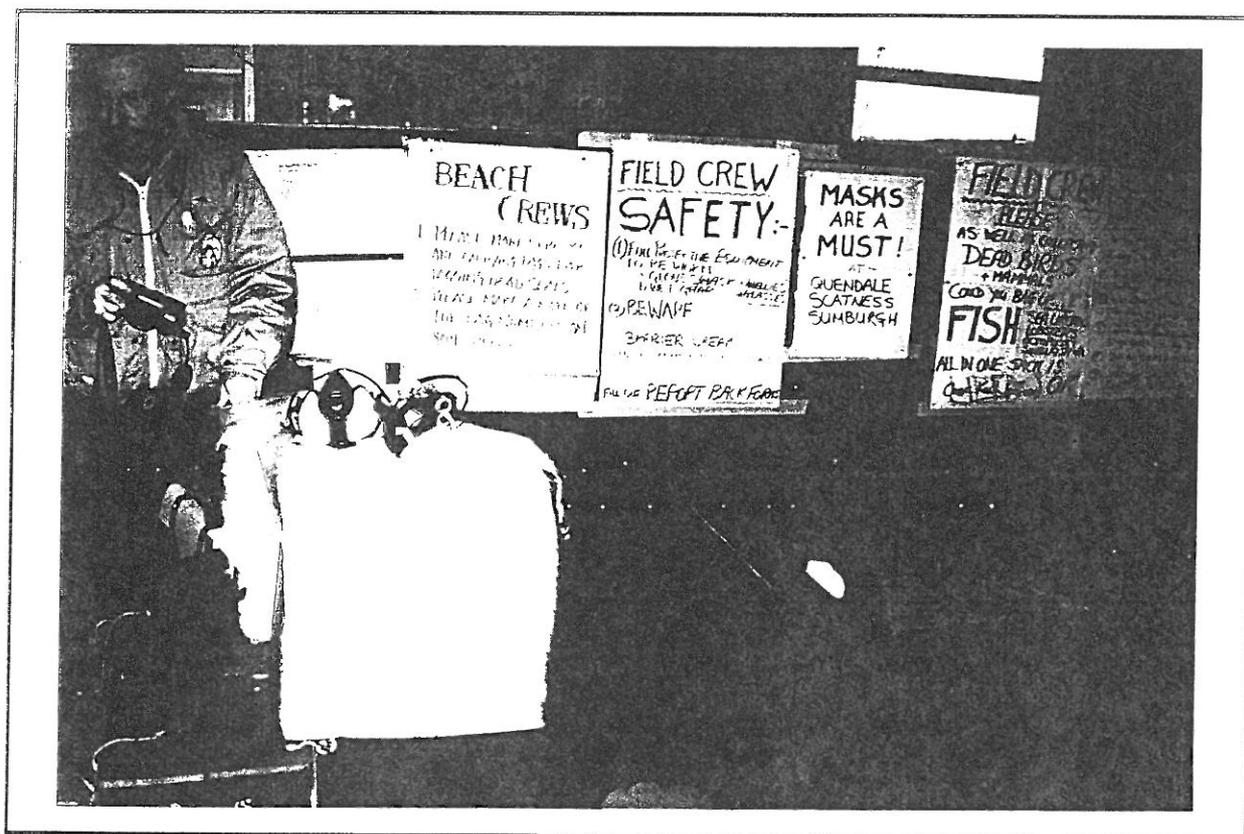
Cormoran huppé mazouté s'apprêtant à fuir. Scalloway.



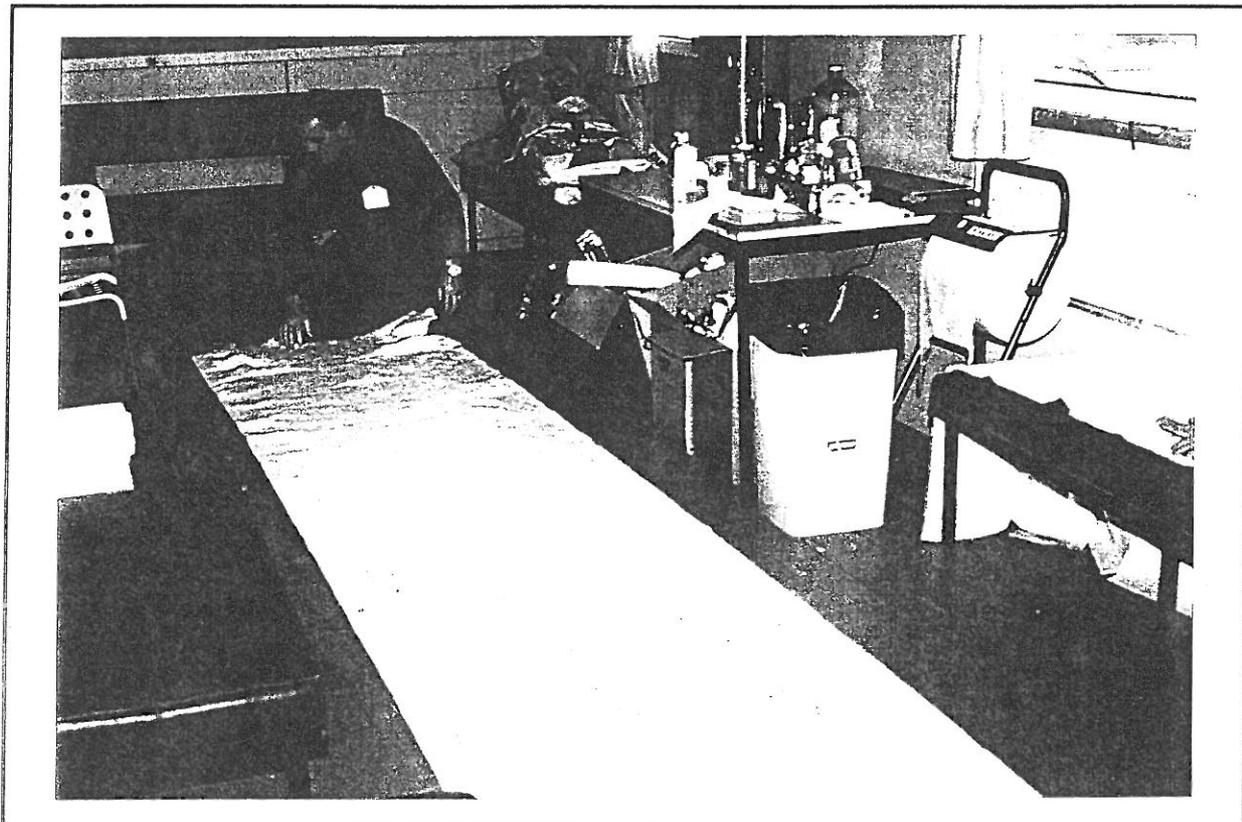
Centre de recueil des oiseaux de Boddam.



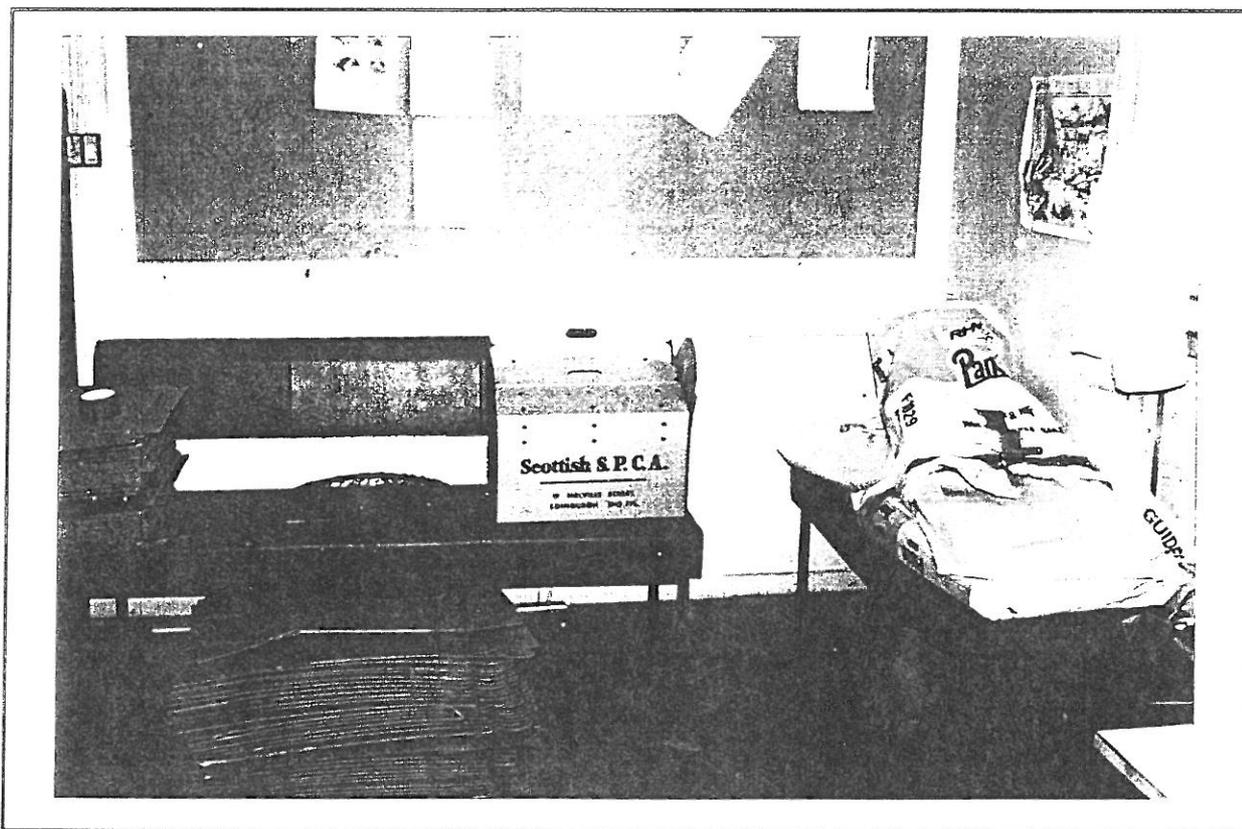
Remorques frigorifiques pour le stockage des cadavres.



Masques de protection et recommandations aux bénévoles.



Papier absorbant tapissant toute la surface du centre.



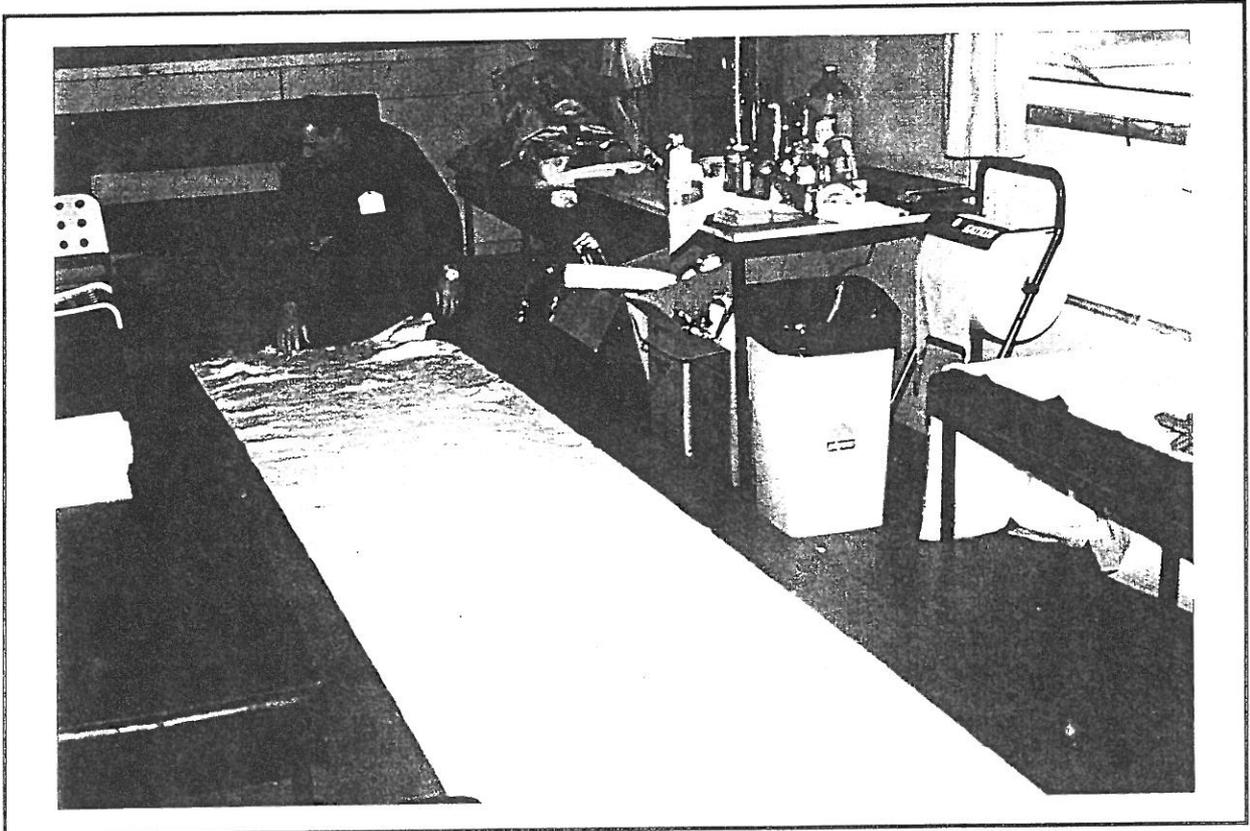
Sacs et cartons pour le ramassage des oiseaux.



Ramassage des oiseaux à Sumburgh.



Cadavres



Papier absorbant tapissant toute la surface du centre.



Sacs et cartons pour le ramassage des oiseaux.