



Erika sombrant © Marine nationale

Erika, 20 ans après

LPO

Fonderies Royales • 8 rue Docteur Pujos • BP 90263 • 17305 ROCHEFORT CEDEX
Tél 05 46 82 12 34 • Fax 05 46 83 95 86 • www.lpo.fr • lpo@lpo.fr
Association reconnue d'utilité publique



AGIR pour la
BIODIVERSITÉ

Sommaire

- 1 - Un bref rappel des faits
- 2 - La chronologie détaillée
- 3 - Comment soigner les oiseaux mazoutés ?
- 4 - Les bénévoles témoignent

1 - Un bref rappel des faits

Le 12 décembre 1999, le pétrolier maltais Erika affrété par la société Total, en provenance de Dunkerque (59) et à destination de l'Italie, se retrouve dans une tempête au large du Finistère. Le navire se brise en deux et déverse 20 000 tonnes de fioul avant de sombrer au fond de l'Océan. Dès le 14 décembre, un premier oiseau mazouté s'échoue à Lesconil (29). Près de 400 kilomètres de côtes bretonnes seront touchés par les nappes de fioul. La LPO met en place une cellule de crise afin d'élaborer un Plan national de sauvegarde des oiseaux mazoutés (PNSOM) avec l'ensemble des associations de protection de la nature du littoral. Face à l'ampleur de la catastrophe, la LPO décide de suspendre ses activités statutaires pour mobiliser tous ses salariés et ses bénévoles afin d'installer dans l'urgence des structures de soins. En tant que coordinatrice du PNSOM, la LPO est mandatée par l'État pour dresser l'inventaire quotidien des oiseaux retrouvés et accueillis dans l'ensemble des structures d'accueil.

Pour accueillir les oiseaux touchés, 42 structures d'accueil sont mobilisées : 24 en France et 18 aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et en Belgique. Plus de 8 000 personnes, bénévoles et salariées, se succéderont pendant plusieurs mois pour gérer la crise, soigner les oiseaux et nettoyer les 400 km de côtes recouverts de pétrole.

Contact presse

Kim Dallet
chargée des relations publiques et presse
Tél. 06 34 12 50 69
kim.dallet@lpo.fr



Pingouin torda mazouté © Vincent Munier



1. Guillemot de Troil mazouté © Vincent Munier
2. Oiseaux englués récupérés © Vincent Munier

15 ans de procédures pour faire reconnaître le préjudice écologique

Dès le début de la procédure judiciaire, la LPO demande la reconnaissance du préjudice écologique causé par le naufrage de l'Erika. Auditionné en sa qualité de président de la LPO, Allain Bougrain Dubourg déclarait : « *Alors que les dégâts pour l'ostréiculture, la pêche ou la conchyliculture sont légitimement reconnus, le préjudice écologique ne l'a encore jamais été ! L'enjeu majeur pour la LPO est de faire admettre la reconnaissance du vivant non commercial.* »

Presque 10 ans après la catastrophe, en 2008, le Tribunal correctionnel de Paris lui donnera raison. Cette décision historique sera confirmée en Appel en 2010 puis par la Cour de cassation en 2012, avec un préjudice écologique établi à 13 millions d'euros.

Jusqu'alors simple jurisprudence, le préjudice écologique devient officiellement inscrit dans le code civil par **la loi du 8 août 2016** pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages :

Art. 1246. Toute personne responsable d'un préjudice écologique est tenue de le réparer.



Pompiers et fou de Bassan © Vincent Munier

Une catastrophe à l'ampleur sans précédent

Le naufrage de l'Erika reste à ce jour la catastrophe la plus meurtrière pour l'avifaune marine : sur les 74 000 oiseaux mazoutés identifiés de décembre 1999 à mars 2001, 36 000 ont été recueillis vivants et seuls 2 200 ont finalement été relâchés en bonne santé. Les autres n'ont pas survécu aux dégâts causés par le pétrole sur leur organisme.

Ces chiffres effroyables ne sont en outre que partiels : beaucoup d'autres victimes ont coulé à pic dans l'océan sans jamais venir s'échouer sur les côtes. Selon les estimations, environ 250 000 oiseaux auraient en réalité été tués par la catastrophe, sans parler de la faune sous-marine.

L'Erika est le 7^{ème} pétrolier à souiller de mazout le littoral français depuis le naufrage déjà très meurtrier du Torrey Canyon en mars 1967. Au total, cela représente près d'un demi-million de tonnes de pétrole déversées dans la mer à proximité des côtes françaises entre 1967 et 2000, causant d'innombrables victimes, le plus souvent invisibles, parmi la faune sauvage. Ces multiples naufrages sont directement responsables de la régression drastique des populations d'alcidés (Pingouin torda, Guillemot de Troil...) en France, pour certains au bord de la disparition comme le Macareux moine.



Macareux mazouté © Gilles Bentz

Art. 1247. Est réparable, dans les conditions prévues au présent titre, le préjudice écologique consistant en une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement

Suite au naufrage de l'Erika, l'arsenal législatif relatif au risque de marée noire a été renforcé par le Parlement Européen, conduisant notamment à la généralisation des pétroliers à double coque, à une meilleure surveillance du trafic maritime et au renforcement des mesures de contrôle des navires et des sociétés de classification.

Un important travail de révision des plans d'urgence, dispositif Orsec (plan d'intervention activé en cas de pollution marine accidentelle) a également été mené afin d'améliorer en particulier le confinement et la récupération des polluants en mer, le nettoyage du littoral et la prise en charge de la faune sauvage intoxiquée.



2 - La chronologie détaillée

La catastrophe

- 11 décembre 1999 : l'Erika se trouve en difficulté. Le pétrolier de 24 ans est chargé de 31 000 tonnes de fioul lourd quand il prend la mer depuis Dunkerque malgré des conditions météorologiques très défavorables. À 22h50, le navire signale une première fissure au niveau du pont.
- 12 décembre 1999 : Le navire se casse en deux à 55 kilomètres de la pointe de Penmarc'h, au sud du Finistère. L'équipage est hélitreuillé de justesse. La partie avant sombre dans la nuit, alors que la partie arrière, remorquée par l'Abeille Flandre, coule le lendemain. Les premières observations font état d'une nappe de 15 kilomètres de long.
- 14 décembre 1999 : la première victime, un Guillemot de Troïl, s'échoue à Lesconil, au sud de Quimper.
- 25 décembre 1999 : 7 800 oiseaux mazoutés sont retrouvés en une seule journée. Au total près de 75 000 oiseaux seront ainsi retrouvés mais il est estimé qu'au moins 250 000 oiseaux au total ont été victimes de la pollution, la plupart ayant disparu en mer.

Procédures judiciaires

- Janvier 2002 : La LPO, représentée par son avocat François-Xavier Kelidjian, porte plainte avec constitution de partie civile contre X, auprès du Tribunal correctionnel de Paris. La LPO demande la réparation de son préjudice matériel, du préjudice moral et du préjudice écologique (atteinte à l'avifaune et aux écosystèmes).
- 12 février 2007 au 13 juin 2007 : Premier procès devant le Tribunal correctionnel de Paris avec une centaine de parties civiles et 15 prévenus, dont la société Total, l'armateur Giuseppe Savarese, son gestionnaire Antonio Pollara et la société de classification RINA chargée de la vérification du navire.
- 16 janvier 2008 : Lors du jugement, les sociétés Total et RINA sont condamnées à 375 000€ d'amende, sanction maximale pour pollution maritime. L'armateur et le gestionnaire se voient condamnés chacun à payer 75 000€, le maximum pour des particuliers. Le tribunal ordonne également le paiement de 192 millions d'euros de réparations civiles, dont 13 millions au titre de préjudice écologique, une première en France.
- 25 janvier 2008 : Total fait appel de cette condamnation car elle refuse la chaîne de responsabilité partagée. La société rejette la responsabilité de la catastrophe sur l'organisme de contrôle maritime italien RINA.
- 6 octobre 2009 au 18 novembre 2009 : procès en appel devant la cour de Paris avec 66 parties civiles restantes, parmi lesquelles la LPO.
- Mars 2010 : la cour d'appel de Paris confirme les condamnations. Total décide de se pourvoir en cassation.
- Septembre 2012 : La Cour de cassation rejette le pourvoi dans son intégralité et valide la jurisprudence de préjudice écologique, près de 13 ans après les faits.



3 - Comment soigner les oiseaux mazoutés ?

Quand un oiseau est recouvert de mazout, son plumage ne peut plus assurer sa fonction de protection imperméabilisante. L'oiseau devient vulnérable au froid de l'air et de l'eau et peut facilement mourir d'hypothermie, quand il n'a pas déjà sombré car son plumage devenu perméable empêche toute flottaison. Ceux qui parviennent à atteindre les côtes souffrent le plus souvent d'épuisement, de stress, d'irritations cutanées et oculaires et de troubles respiratoires. Parmi les 65 espèces d'oiseaux qui ont été touchées par le naufrage d'Erika, le Guillemot de Troïl a payé le plus lourd tribut.

L'enjeu de la chaîne de soins est de prendre en charge l'oiseau pour le remettre d'aplomb afin de le relâcher au plus vite dans son milieu naturel, sans qu'il ne s'habitue à la captivité. L'oiseau recueilli doit tout d'abord reprendre des forces afin de pouvoir supporter les soins. Il sera alors lavé à plusieurs reprises avec un produit adapté dans un bain d'eau tiède (40 à 42°C) pour éliminer toute trace d'hydrocarbures.

Quand l'eau de rinçage perle sur son plumage, c'est le signe qu'il a retrouvé son étanchéité. Le séchage peut alors se dérouler en deux étapes : une première phase à température élevée (avec un radiateur soufflant), et une seconde phase de réadaptation à la température ambiante.

L'oiseau est ensuite installé dans une piscine pour vérifier la complète imperméabilité de son plumage et lui permettre sa rééducation. Il ne pourra être relâché qu'après avoir recouvré une bonne condition physique. Son état est alors surveillé de très près et il est abondamment nourri pour garantir un retour dans son milieu naturel dans les meilleures conditions.

La durée moyenne du séjour d'un oiseau mazouté en centre de soins est de 25 jours.



Macareux mazouté © Gilles Bentz



Oiseaux mazoutés en box © Pierre Robreau

4 - Les bénévoles témoignent



Premier soins d'urgence © Bruno Dubrac



Macareux mazouté © Gilles Bentz



Nourrissage par sonde © Jean Charennat



Relâcher de Fou de Bassan © Gilles Bentz

Kristell, bénévole à la station LPO de L'Île Grande en 2000 :

« Pendant deux mois, j'ai participé au sauvetage des oiseaux victimes de la marée noire d'Erika. De l'arrivée des oiseaux à leur remise en liberté, j'ai suivi toutes les étapes de leur réhabilitation. Ce fut vraiment une expérience intéressante et très enrichissante. Même si une grande majorité des oiseaux que nous avons reçus n'a pas survécu, il était important de faire le maximum et de ne pas céder à un sentiment d'impuissance devant une telle hécatombe. Les images que je garderai sont celles de Guillemots, de Fous de Bassan, de Pingouins retrouvant le large. J'ai eu la chance de relâcher plusieurs oiseaux, et chaque fois, quelle émotion ! C'est l'aboutissement de nombreuses heures de soins, de suivis attentifs, qui pour certains peuvent paraître dérisoire, mais qui à mes yeux, sont essentiels à la préservation de notre environnement ».

Amélie, bénévole sur les plages de Groix en 1999-2000 :

« Prendre dans mes mains des oiseaux morts, tellement couverts de mazout qu'on avait du mal à reconnaître qu'il s'agissait d'un oiseau, ça m'a fait vraiment mal. Pour déterminer l'espèce, il fallait nettoyer et examiner les cadavres qu'on ne nous apportait parfois que trois jours après la mort, voire dévorés par les rats. J'ai vu mes meilleurs amis, de gros gars costauds, pleurer sur une plage noire de mazout et d'oiseaux morts. »

Grégory, bénévole à L'Île Grande en 2000 :

« Je suis arrivé à la station ornithologique au mois d'avril 2000 : la majorité des oiseaux étaient en phase de réhabilitation dans les piscines. Les arrivées d'oiseaux mazoutés étaient de moins en moins importantes et la station était remise en état pour pouvoir accueillir à nouveau des groupes scolaires et visiteurs. Le calme revenait peu à peu mais le souvenir était toujours présent chez les personnes qui étaient là depuis le début. Jamais je n'oublierais ces oiseaux souillés par cette substance gluante et ceux qui se sont épuisés, jour et nuit, pour les en défaire et leur rendre la liberté... Si seulement cette catastrophe pouvait servir d'exemple ! Je pense qu'en Bretagne, nous ne sommes malheureusement pas à l'abri de ce genre de drame, surtout lorsque l'on voit le nombre de pétroliers qui passent le long de nos côtes chaque jour. »