



## Conseil de sécurité

Distr. générale  
17 juillet 2020  
Français  
Original : anglais

---

### **Lettre datée du 17 juillet 2020, adressée au Secrétaire général et aux Représentants permanents des membres du Conseil de sécurité par le Président du Conseil de sécurité**

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le texte des exposés présentés par la Directrice exécutive du Programme des Nations Unies pour l'environnement, Inger Andersen, et par le Secrétaire général adjoint aux affaires humanitaires et Coordonnateur des secours d'urgence, Mark Lowcock, à l'occasion de la visioconférence sur « La situation au Moyen-Orient (Yémen) », organisée le mercredi 15 juillet 2020. Des déclarations ont également été faites par le Ministre des affaires étrangères du Yémen, Mohammed Abdullah Al-Hadhrami, et les représentants de l'Égypte et de l'Arabie saoudite.

Conformément à la procédure décrite dans la lettre datée du 7 mai 2020, adressée aux représentantes et représentants permanents des membres du Conseil de sécurité par le Président du Conseil de sécurité (S/2020/372), qui a été convenue en raison des circonstances exceptionnelles créées par la pandémie de maladie à coronavirus, le texte des exposés et des déclarations sera publié en tant que document du Conseil de sécurité.

Le Président du Conseil de sécurité  
(*Signé*) **Christoph Heusgen**



## Annexe I

### **Exposé de M<sup>me</sup> Inger Andersen, Directrice exécutive du Programme des Nations Unies pour l'environnement**

L'environnement de la mer Rouge et ses habitants vivent actuellement sous la grave menace d'une marée noire en provenance du *FSO SAFER*, une unité flottante de stockage et de déchargement de pétrole ancrée à 4,8 milles marins au large de Ras Issa, au Yémen. Le *FSO SAFER* contient environ 1 148 000 barils de pétrole brut de type Marib Light. Si la situation venait à devenir incontrôlable, des millions de personnes seraient directement touchées dans un pays qui connaît déjà la plus grande crise humanitaire au monde. La marée noire détruirait à coup sûr des écosystèmes entiers pour plusieurs décennies et s'étendrait par-delà les frontières.

Toutefois, dans ce sombre tableau, il y a une lueur d'espoir. Cette catastrophe est tout à fait évitable, si nous agissons rapidement. Le système des Nations Unies a la capacité d'intervenir et de résoudre le problème.

Qu'il me soit permis de resituer les choses dans leur contexte. Le *FSO SAFER* n'a pas été entretenu depuis 2015. Son état se détériore de jour en jour, ce qui augmente le risque de marée noire. Si cela se produit, cela provoquera une catastrophe environnementale qui aura des effets sur les écosystèmes et la vie de, potentiellement, 28 millions de personnes qui dépendent de ces écosystèmes pour leur subsistance. Par conséquent, il n'est pas improbable qu'une telle marée noire entraîne également une détérioration de la sécurité dans la région, puisque les ressources sur lesquelles compte la population se retrouveraient polluées, se raréfieraient et seraient alors extrêmement disputées.

On estime que les deux scénarios suivants sont de plus en plus probables. Le premier est que la corrosion et le manque d'entretien du *FSO SAFER* depuis si longtemps vont provoquer la fuite d'une partie du pétrole dans la mer. Le deuxième, qui est le scénario catastrophe, est qu'une explosion et un incendie à bord, causés par l'inflammation accidentelle du gaz accumulé dans les citernes à cargaison, entraîneront une fuite massive de l'essentiel, voire de la totalité, du pétrole dans la mer.

Une marée noire ou une explosion de pétrole en mer Rouge aurait des conséquences environnementales graves et durables. La mer Rouge est un des plus importants réservoirs de biodiversité de la planète. Ses eaux abritent des espèces d'une grande importance pour la communauté internationale, notamment des mammifères marins, des tortues de mer et des oiseaux de mer. Les environnements marins côtiers de la région sont constitués de zones côtières arides, de zones côtières humides, de mangroves, d'herbiers marins et de récifs coralliens, qui forment le socle d'une grande partie de la biodiversité incomparable de la région, de sa production halieutique et de sa valeur de conservation et récréative. On estime qu'au total, 28 millions de personnes dépendent des ressources naturelles de la mer Rouge et de la zone côtière pour leur subsistance. Au-delà de l'impact sur la nature, une marée noire ou une explosion aurait donc des répercussions massives sur les moyens de subsistance et la santé des personnes qui dépendent des ressources naturelles de la région, y compris la pêche.

Des experts indépendants ont récemment été mandatés pour modéliser les pires scénarios de marée noire et d'explosion dans le cas du *FSO SAFER*. Parmi les scénarios possibles, l'étude a révélé qu'une marée noire, quelle que soit la période de l'année, représenterait une menace immense pour les moyens de subsistance. Mais, compte tenu des courants et des vents dominants, le pire des cas serait si la marée noire se produisait pendant la période de juillet à septembre. Les principales conclusions de cette étude de modélisation sont les suivantes.

En ce qui concerne la pêche le long de la côte de la mer Rouge au Yémen, 100 % des stocks seraient touchés dès les premiers jours, et les pertes financières pourraient se chiffrer à 1,5 milliard de dollars sur 25 ans.

La fermeture du port de Hodeïda, pour une durée de cinq à six mois, pourrait provoquer une augmentation de 200 % le prix du carburant au Yémen pendant plusieurs mois.

Le prix des denrées alimentaires doublerait certainement et les commerçants actuellement basés dans le port de Hodeïda devraient déplacer en partie leurs opérations vers le port d'Aden, qui aurait du mal à accueillir le volume supplémentaire.

Une nouvelle modélisation de la dispersion atmosphérique, réalisée cette année et qui repose sur l'hypothèse que la totalité de la cargaison serait consommée par le feu entre juillet et septembre, projette que plus de 8,4 millions de personnes seraient exposées à des niveaux nocifs de polluants atmosphériques. Ce modèle prévoit en outre que 500 kilomètres carrés de terres agricoles le long du littoral yéménite seraient touchés, ce qui entraînerait une perte de production de 70 millions de dollars, avec 3,25 millions d'agriculteurs qui subiraient une perte de leurs récoltes et plus de 8 000 puits d'eau exposés à un risque de contamination.

Les effets des hydrocarbures sur la santé humaine sont bien connus et vont de l'irritation de la peau au cancer. Dans le cas d'une marée noire, certains composés d'hydrocarbures pourraient s'accumuler dans les organismes vivants, tels que les coquillages, avec des risques de concentration à mesure qu'on remonte la chaîne alimentaire. Par l'intermédiaire des aliments, l'homme pourrait être exposé à des taux de concentration de ces contaminants qui pourraient être supérieurs de plusieurs ordres de grandeur à ceux de l'environnement pollué. C'est particulièrement problématique car les personnes qui vivent loin du lieu de la marée noire pourraient être touchées simplement en consommant des aliments en provenance de la zone touchée par la marée noire.

Le Gouvernement yéménite a publié une évaluation des risques environnementaux posés par le *FSO SAFER*. Le Centre d'assistance mutuelle de l'Organisation régionale pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du golfe d'Aden (PERSGA) a également entrepris de modéliser une éventuelle marée noire.

Bien que la côte occidentale du Yémen serait de loin la plus touchée, les effets d'une éventuelle marée noire s'étendraient rapidement aux pays voisins de la mer Rouge, notamment Djibouti, l'Érythrée et l'Arabie saoudite. La demande en poisson de toute la mer Rouge serait également touchée. Une marée noire en mer Rouge aurait également des répercussions sur la navigation des plus de 20 000 navires qui passent par la mer Rouge chaque année, ce qui pourrait paralyser une des routes commerciales les plus fréquentées au monde.

Une réponse opérationnelle à toute marée noire devrait inclure le confinement et la récupération du pétrole en mer, ainsi que le nettoyage du littoral et l'élimination ultérieure des matériaux contaminés qui en résultent. Même si les activités d'intervention étaient lancées immédiatement après la marée noire, il faudrait néanmoins des années pour que les écosystèmes et les économies se rétablissent. En outre, le conflit au Yémen serait un obstacle aux efforts pour répondre de manière rapide et efficace à la crise environnementale.

Sans assistance, ni le Gouvernement yéménite ni les pays voisins n'ont actuellement la capacité de gérer et d'atténuer les conséquences d'un déversement massif de pétrole et de la catastrophe environnementale qui s'ensuivrait. Les acteurs internationaux, y compris ceux du secteur privé, qui interviennent généralement

dans de tels cas, seront par ailleurs peu enclins à déployer leur personnel et leurs ressources dans une zone de conflit.

Bien que la PERSGA ait préparé un projet de plan d'urgence régional, nous estimons que ce plan aurait besoin d'un appui supplémentaire considérable afin d'être testé et développé plus avant pour pouvoir être appliqué en cas de besoin.

En outre, la crise provoquée par la maladie à coronavirus a relégué la question de la marée noire au bas de la liste des priorités des États de la région. Empêcher la situation d'empirer est vraiment la seule option pour éviter une catastrophe environnementale et humaine. Malgré le contexte opérationnel difficile, aucun effort ne doit être épargné pour commencer par procéder à une évaluation technique et à de premières réparations superficielles. Cela permettra de fournir, de manière indépendante, des éléments concernant les prochaines étapes à suivre tout en gagnant du temps supplémentaire.

Compte tenu de l'âge et de l'état du pétrolier, il est probable que l'option la plus sûre soit de le déplacer. Si l'évaluation le confirme, cela signifie que nous devons travailler avec les parties pour, premièrement, décharger le pétrole du *FSO SAFER* ; deuxièmement, remorquer le *FSO SAFER* vers un endroit sûr pour y être inspecté ; et, troisièmement, évaluer et éventuellement démanteler le *FSO SAFER* d'une manière écologiquement rationnelle. Ces éléments font l'objet de discussions à différents niveaux avec les différents actionnaires. La priorité immédiate reste la même : évaluer l'état du navire et procéder aux premières réparations.

Mais dans le même temps, en parallèle à ces efforts de prévention, nous devons continuer à planifier une intervention efficace en cas de marée noire.

Le Programme des Nations Unies pour l'environnement travaille avec l'Organisation maritime internationale, le Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets, le Bureau de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour le Yémen, le Bureau de la coordination des affaires humanitaires et la PERSGA à l'élaboration d'un plan d'intervention.

Si le *FSO SAFER* fuit, déversant potentiellement quatre fois plus de pétrole dans la mer Rouge que la marée noire provoquée par l'*Exxon Valdez* en Alaska en 1989, avec 275 000 barils de pétrole déversés, les écosystèmes et les pêcheries seront ruinés pour une très longue période. Ce sont autant de conséquences sanitaires et économiques que les populations déjà appauvries par le conflit auront à subir. Une crise environnementale risquerait également d'exacerber les divisions régionales.

Le temps presse et nous devons agir de manière coordonnée afin de prévenir une catastrophe environnementale, économique et humanitaire imminente. Il est donc impératif d'accorder l'accès au *FSO SAFER* pour qu'il soit inspecté et son état actuel évalué, afin que l'évacuation du pétrole puisse se faire en toute sécurité et ainsi prévenir une telle catastrophe environnementale et humaine.

## Annexe II

### **Exposé de M. Mark Lowcock, Secrétaire général adjoint aux affaires humanitaires et Coordonnateur des secours d'urgence**

J'ai informé le Conseil à 15 reprises sur la situation du pétrolier *FSO SAFER* au cours des 15 derniers mois. Pour la plupart, ces 15 exposés disaient la même chose. Étant donné le peu de progrès concrets, il n'y avait pas grand chose de nouveau à dire jusqu'à tout récemment.

Mais en mai, une fuite sur le *FSO SAFER* nous a rapprochés plus que jamais d'une catastrophe environnementale. La semaine dernière, les autorités d'Ansar Allah ont confirmé par écrit qu'elles accepteraient une mission des Nations Unies, réclamée de longue date, sur le pétrolier ; mission qui, nous l'espérons, aura lieu dans les prochaines semaines.

Nous croyons savoir que les États Membres s'emploient à mettre la dernière main au financement de cette mission des Nations Unies qui, dans un premier temps, comprendra une évaluation technique et les premières réparations qui s'avéreront possibles. Les États Membres ont également usé de leurs bons offices pour plaider en faveur de ces travaux, ce qui a été très utile.

Le moment est donc bien choisi pour rappeler où nous en sommes concernant le *FSO SAFER* et dans quelle direction, nous l'espérons, nous nous dirigeons. Je voudrais aujourd'hui informer le Conseil sur quatre questions : premièrement, la récente fuite à bord ; deuxièmement, ce qu'un déversement majeur signifierait pour les communautés locales ; troisièmement, ce que nous faisons à ce sujet ; et, quatrièmement, ce qui va se passer ensuite.

Commençons par l'incident qui a débuté le 27 mai, lorsque de l'eau de mer a commencé à s'infiltrer dans la salle des machines du *FSO SAFER*. Il est difficile de savoir précisément ce qui a causé cette fuite, car aucune maintenance n'a été effectuée sur le *FSO SAFER* ni aucune inspection internationale depuis l'escalade du conflit au Yémen il y a près de six ans.

Le fait que de l'eau se déverse de manière incontrôlable dans la salle des machines risque de déstabiliser le *FSO SAFER* et potentiellement de faire couler toute la structure. Cela entraînerait presque à coup sûr une grave marée noire. Comme le Conseil l'a entendu de la bouche de M<sup>me</sup> Andersen, le *FSO SAFER* renferme 1,1 million de barils de pétrole. Cela représente environ quatre fois la quantité de pétrole déversée lors de la catastrophe de l'*Exxon Valdez* – une marée noire dont le monde parle encore 30 ans plus tard.

Heureusement, la fuite dans la salle des machines était relativement petite, et les plongeurs de la Safer Exploration and Production Operations Company ont pu la colmater. Ce travail périlleux a duré cinq jours, les plongeurs ayant passé 28 heures sous l'eau au total. Le monde leur doit beaucoup, et je tiens à les féliciter pour leur travail. Mais la réparation qu'ils ont effectuée n'est que temporaire, et il est impossible de dire combien de temps elle tiendra. Le monde a peut-être gagné un peu de temps pour régler le vrai problème, mais pas beaucoup.

Cela m'amène à mon deuxième point : les effets d'un déversement. Le Conseil vient d'entendre M<sup>me</sup> Andersen évoquer les conséquences environnementales effroyables que cela aurait pour le Yémen et ses voisins. Un déversement serait également une mauvaise nouvelle pour les Yéménites, qui sont déjà des millions à dépendre de l'aide humanitaire après près de six années de guerre, à laquelle s'ajoute maintenant une pandémie sans précédent.

Des experts indépendants ont modélisé ce à quoi pourrait ressembler une marée noire de grande ampleur en fonction des conditions saisonnières et d'autres

facteurs. Dans tous les cas de figure, les communautés côtières seraient gravement touchées à Taëz, Hodeïda et Hajja, principalement dans les zones contrôlées par les autorités d'Ansar Allah.

Si un déversement devait se produire dans les deux prochains mois, les experts prévoient que 1,6 million de Yéménites seraient directement touchés. En gros, tous les villages de pêcheurs le long de la côte occidentale du Yémen verraient leurs moyens de subsistance s'effondrer et subiraient de grandes pertes économiques. Environ 90 % des habitants de ces villages ont déjà besoin d'une aide humanitaire.

Les courants marins et les conditions saisonnières signifient également qu'une grande partie du pétrole resterait probablement près des côtes yéménites au lieu de se disperser au large. En conséquence, le port de Hodeïda pourrait être contraint de fermer pendant plusieurs semaines, voire plusieurs mois.

Le Yémen importe presque tout, et la plupart des importations passent par Hodeïda ou par le port de Salif, situé à proximité. La perte de l'un ou l'autre de ces ports pendant une durée prolongée déstabiliserait les importations commerciales et d'aide de denrées alimentaires et autres produits essentiels. Cela infligerait de terribles souffrances supplémentaires à des millions de Yéménites, y compris les personnes qui souffrent déjà de la faim à Sanaa, à Saada, à Ibb et dans d'autres lieux situés loin des zones côtières.

Cela porterait également un nouveau coup sévère à l'économie yéménite déjà en très grande difficulté. Les perturbations qui en résulteraient accéléreraient considérablement les tendances récentes qui poussent déjà – une fois encore – le pays vers la famine. Les routes maritimes internationales et les États voisins seraient également touchés.

Je tiens donc à dire clairement que le risque posé par le *FSO SAFER* n'est en aucun cas exclusivement environnemental, même si l'impact sur l'environnement serait terrible, comme l'a décrit M<sup>me</sup> Andersen. Il constitue aussi une menace directe et grave pour le bien-être – et potentiellement la survie – de millions de Yéménites. Nous sommes vivement inquiets pour ces personnes et nous voulons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour leur éviter ce nouveau coup dur.

Voilà qui m'amène au point suivant : le rôle de l'ONU. Le Gouvernement yéménite et les autorités d'Ansar Allah ont officiellement demandé l'aide de l'ONU au sujet du *FSO SAFER* en mars 2018, il y a plus de deux ans. La première étape devait consister à procéder à une évaluation technique, afin de collecter des informations impartiales pour déterminer la marche à suivre, y compris éventuellement l'extraction de manière sécurisée du pétrole et le déplacement de la structure du *FSO SAFER*, pour peu que les parties soient d'accord.

Pendant une grande partie de l'année 2018, une offensive militaire soutenue par la coalition à Hodeïda a rendu la visite du site trop dangereuse. Mais avec l'Accord de Stockholm en décembre de cette année-là et le cessez-le-feu qui suivit à Hodeïda, un accès sûr est redevenu possible. Depuis lors, l'ONU est en contact étroit avec les parties pour obtenir les autorisations nécessaires afin que l'équipe technique des Nations Unies puisse se déployer.

Le Gouvernement yéménite a accepté l'évaluation et s'est activement employé à faciliter l'accès au *FSO SAFER*. Les autorités d'Ansar Allah ont également régulièrement donné leur accord de principe. D'ailleurs, les autorités de Sanaa ont envoyé plusieurs lettres à l'ONU et au Conseil de sécurité confirmant leur accord. Elles ont également fait des déclarations publiques en ce sens.

Mais jusqu'ici, les autorités d'Ansar Allah n'ont pas été disposées à accepter la mission dans la pratique. Au lieu de cela, elles ont imposé des conditions préalables et lié la question du *FSO SAFER* à d'autres questions.

Dans le cadre de mes 15 précédents exposés, j'ai décrit en direct au Conseil ce véritable ballet bureaucratique de demandes d'autorisation de visite, en apparence accordées, mais qui au final ne l'étaient pas.

La condition la plus fréquemment posée par les autorités d'Ansar Allah était que le Mécanisme de vérification et d'inspection des Nations Unies soit déployé à Hodeïda avant toute évaluation du *FSO SAFER*. Or cette question n'a aucun rapport avec celle du pétrolier.

Je me dois de souligner ici que, d'un point de vue humanitaire, nous ne prenons nullement position sur le lieu de déploiement du Mécanisme de vérification et d'inspection des Nations Unies. Il s'agit d'une question politique, qui doit faire l'objet d'un accord entre les parties. Mon seul souci – que ce soit en ce qui concerne le *FSO SAFER*, le Mécanisme et en fait toutes nos activités – est de soulager les souffrances et de prévenir une catastrophe humanitaire.

Les autorités d'Ansar Allah voulaient également avoir l'assurance que les travaux de réparation seraient effectués en même temps que l'évaluation. C'est aussi ce que nous aimerions faire et nous avons donc ajusté le plan de mission pour inclure à la fois une évaluation technique et toutes les réparations initiales possibles. Mais il est évident qu'il faut déterminer le problème avant de pouvoir le résoudre, et il est impossible de faire l'un ou l'autre sans se rendre sur place.

Les réparations initiales, dans la mesure où elles sont possibles, peuvent nous faire gagner un peu de temps pour trouver une solution durable, mais elles ne seront pas suffisantes pour éliminer le risque de catastrophe. Les résultats de l'évaluation fourniront une analyse impartiale quant à la marche à suivre et au type d'équipement et autres ressources qui seront nécessaires.

Sans préjuger du résultat de l'évaluation, les experts de l'industrie nous ont dit qu'il fallait s'attendre à ce que des réparations supplémentaires soient nécessaires. Mais pour la raison que je viens de donner concernant les réparations initiales, ils ne savent pas exactement quelles seront les autres réparations à effectuer. Les experts ont également indiqué que l'extraction du pétrole est probablement le seul moyen d'écarter définitivement la menace que ce pétrolier vieux de 44 ans ne provoque une marée noire.

Cela m'amène à mon dernier point : quelle direction pour la suite ?

La semaine dernière, nous avons reçu des nouvelles encourageantes. Les responsables d'Ansar Allah ont confirmé par écrit à l'ONU qu'ils étaient prêts à autoriser la mission des Nations Unies sur le *FSO SAFER*. Ils ont également fait part de leur intention de délivrer des permis d'entrée au personnel de la mission. Je me félicite de cette annonce.

Mais à l'évidence, nous avons déjà vécu ce scénario. En août 2019, nous avons reçu des assurances similaires et, sur cette base, avons déployé, à grands frais, l'équipe et le matériel des Nations Unies à Djibouti. Mais les autorités d'Ansar Allah ont annulé la mission la nuit précédant son départ.

Toutefois il n'est pas trop tard, et nous restons désireux d'apporter notre aide. L'équipe des Nations Unies peut se déployer dans les trois semaines suivant l'obtention de tous les permis nécessaires. Nous sommes en contact avec le Gouvernement yéménite pour obtenir son accord. Hier, nous avons également transmis une demande officielle aux autorités d'Ansar Allah, qui détaille le plan de mission, la composition de l'équipe et l'équipement technique. Nous espérons que ces demandes et d'autres dispositions logistiques seront rapidement approuvées, sans condition préalable.

Les autorités d'Ansar Allah ont ici une occasion importante de prendre des mesures qui épargneront à des millions de leurs concitoyens une nouvelle tragédie. Notre souhait est de travailler avec elles pour y parvenir.

**Annexe III****Déclaration de S. E. M. Mohammed Al-Hadhrami, Ministre des affaires étrangères du Yémen**

[Original : anglais et arabe]

Qu'il me soit permis tout d'abord de vous remercier, Monsieur le Président, au nom du Gouvernement et du peuple yéménites, d'avoir convoqué cette réunion importante et opportune sur la question du pétrolier *FSO SAFER* qui, si elle n'est pas réglée, va provoquer de manière imminente une catastrophe économique et environnementale qui touchera non seulement le Yémen et les Yéménites, mais aussi la région et le monde entier.

La raison pour laquelle nous avons demandé la convocation de cette réunion extraordinaire est simple. Nous savons que la seule façon d'éviter cette catastrophe potentielle, qui, malgré tous nos efforts, menace depuis des années du fait de l'intransigeance des houthistes, est de faire pression sur eux et d'appeler l'attention du monde sur cette question par l'intermédiaire du Conseil de sécurité. La solution à cette catastrophe dévastatrice est plutôt simple et consiste par commencer à permettre à l'équipe technique des Nations Unies d'accéder au pétrolier flottant et de l'évaluer. Mais cette procédure simple n'a jamais abouti car les houthistes ne l'ont pas autorisée. Et, au fil du temps, nous avons réalisé que les milices houthistes avaient compris l'importance que revêtait le pétrolier *FSO SAFER* pour nous et pour la communauté internationale et décidé de s'en servir comme monnaie d'échange ou comme levier dans les négociations sur le processus de paix, au mépris total des conséquences potentiellement dramatiques de ce comportement immoral.

Depuis le début de l'année 2018, nous essayons, avec l'aide de l'ONU, de convaincre les milices houthistes d'accorder l'accès à l'équipe des Nations Unies, sans succès. Quand ils sont sous pression, les houthistes font toujours des promesses vides et reviennent sur leurs engagements dès que la pression se relâche. Nous l'avons déjà vu sur cette question et sur d'autres également. Voilà aussi la raison pour laquelle la présente réunion était nécessaire : pour envoyer aux houthistes un signal fort que cette fois-ci, ils doivent tenir leur promesse.

Lorsqu'on considère les conséquences alarmantes de cette catastrophe – qui entraînera, entre autres, le déversement de plus d'un million de barils de pétrole brut dans la mer Rouge et la fermeture du port vital de Hodeïda pendant des mois ; mettra en danger la vie marine et la biodiversité ; et exposera des millions de personnes au Yémen à des gaz toxiques en cas d'incendie –, on comprend qu'il faut agir maintenant.

Nous pensons que la meilleure solution est de soutenir la dernière proposition détaillée concernant le pétrolier *FSO SAFER*, que nous avons reçue le mois dernier de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour le Yémen, M. Martin Griffiths (voir S/PV.8753) et que nous avons acceptée à condition qu'elle ne soit pas liée à d'autres questions ou processus en cours de discussion.

Cette proposition prévoit trois étapes : premièrement, l'évaluation et les réparations nécessaires ; deuxièmement, l'entretien de base pour faciliter l'extraction du pétrole ; et troisièmement, l'enlèvement du pétrolier. Toutes les recettes potentielles de la vente de pétrole doivent contribuer au paiement des salaires des fonctionnaires au Yémen.

Le Gouvernement yéménite a donné son accord mais pas les houthistes. Je crains que se contenter, à ce stade, d'accepter que les houthistes autorisent l'accès au pétrolier ne résoudra pas le problème. Au contraire, cela leur permettrait de l'utiliser à nouveau comme levier, lorsque la pression se sera relâchée.

En conclusion, qu'il me soit permis d'exprimer une fois de plus notre gratitude aux membres du Conseil pour avoir répondu à l'appel visant à trouver une issue face à cette catastrophe imminente. J'espère sincèrement qu'aujourd'hui sera la dernière fois que le Conseil entendra parler de la question lancinante du pétrolier *FSO SAFER* et qu'elle sera résolue avant qu'il ne soit trop tard.

**Annexe IV****Déclaration de la Mission permanente de l'Égypte auprès de l'Organisation des Nations Unies**

Qu'il me soit permis tout d'abord de vous féliciter, Monsieur le Président, pour l'efficacité avec laquelle vous dirigez les travaux du Conseil de sécurité en ce mois de juillet, et, au nom de ma délégation, de vous remercier, ainsi que les autres membres du Conseil, de nous donner la possibilité de discuter de la détérioration très inquiétante de l'état du pétrolier *FSO SAFER*.

Je tiens également à remercier le Secrétaire général adjoint aux affaires humanitaires et la Directrice exécutive du Programme des Nations Unies pour l'environnement pour leurs exposés très utiles.

La crise au Yémen continue d'être une des menaces les plus pressantes pesant sur la paix et la sécurité internationales et une des pires catastrophes humanitaires au monde. L'Égypte continue d'appeler à un processus politique global dirigé et pris en main par les Yéménites, qui conduise à un règlement pacifique du conflit d'une manière qui rétablisse la légitimité et la stabilité conformément aux résolutions pertinentes du Conseil, à l'initiative du Conseil de coopération du Golfe et aux résultats de la Conférence de dialogue national sans exclusive.

Par conséquent, l'Égypte exhorte toutes les parties à participer de manière constructive aux efforts déployés par l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour le Yémen afin de trouver un accord de cessez-le-feu, accompagné des mesures humanitaires et économiques nécessaires de toute urgence. L'Égypte appelle également toutes les parties à mettre en œuvre sans plus tarder les accords précédemment conclus à Stockholm, d'une manière qui préserve l'unité, la souveraineté, l'indépendance et l'intégrité territoriale du Yémen.

Nous continuons par ailleurs de condamner avec la plus grande fermeté les attaques contre le Royaume d'Arabie saoudite et toutes les manoeuvres visant à fournir des armes aux houthistes ce qui alimente le conflit au Yémen et viole les résolutions pertinentes du Conseil, ainsi que l'a souligné de manière alarmante le dernier rapport du Secrétaire général sur l'application de la résolution 2231 (2015) du Conseil de sécurité (S/2020/531).

La détérioration de l'état du pétrolier *FSO SAFER*, vieux de 44 ans, représente une menace claire et imminente qui pourrait, à tout moment, provoquer une catastrophe environnementale et économique à grande échelle qui ajouterait aux souffrances colossales du peuple yéménite et causerait des dommages irréversibles aux États côtiers de la mer Rouge, dont l'Égypte. Une telle catastrophe compromettrait également la sûreté du transport maritime international par le détroit stratégique de Bab el-Mandab, qui est la porte sud du canal de Suez.

C'est pourquoi l'Égypte s'est jointe à cinq autres États pour porter les dommages environnementaux, humanitaires et économiques attendus à l'attention du Conseil de sécurité dans une lettre détaillée datée du 11 mars 2020 (S/2020/200).

L'approche transactionnelle et opportuniste suivie par les houthistes, qui politisent les questions humanitaires et risquent une catastrophe environnementale pour faire avancer leurs intérêts politiques, est inacceptable et injustifiable d'un point de vue moral, quelles que soient ses motivations, surtout à l'heure où les effets de la pandémie de maladie à coronavirus frappent le monde entier et la région.

Nous appelons toutes les parties à prendre les mesures qui s'imposent et à coopérer avec les organismes compétents des Nations Unies afin de garantir que le pétrolier *FSO SAFER* soit correctement entretenu et sécurisé sans autre délai ni condition. À cet égard, nous sommes prêts à fournir toute assistance technique nécessaire.

Nous insistons sur l'urgence pour le Conseil de sécurité de prendre sans attendre des mesures pour remédier à cette situation, parallèlement aux efforts en cours visant à trouver une solution politique.

**Annexe V****Déclaration de M. Abdallah Y. Al-Mouallimi, Représentant permanent de l'Arabie saoudite auprès de l'Organisation des Nations Unies**

Qu'il me soit permis de commencer par vous féliciter personnellement, Monsieur le Président, ainsi que la République fédérale d'Allemagne, pour votre accession à la présidence du Conseil de sécurité pour le mois de juillet. Nous sommes convaincus que votre leadership et votre expertise guideront le Conseil vers l'efficacité et la réussite. Je tiens à vous remercier d'avoir convoqué la présente réunion pour discuter de la situation périlleuse du pétrolier *FSO SAFER* et des dangers qu'il représente pour l'environnement et la navigation maritime en mer Rouge.

Les graves risques posés par ce pétrolier flottant menacent de causer des dégâts à la partie méridionale de la mer Rouge et de porter préjudice au monde en général, étant donné la proximité du détroit de Bab el-Mandab, par lequel passe la navigation maritime internationale vitale entre l'Asie et l'Europe. Cette dangereuse situation ne doit pas être laissée sans réponse et le Conseil de sécurité a la responsabilité principale de la sécurité et de la sûreté de la zone.

Entre autres dangers, il y a l'éventualité d'une marée noire de plusieurs millions de litres de pétrole, soit bien plus que le volume de la tristement célèbre catastrophe de l'*Exxon Valdez* survenue en Alaska en 1989. En outre, le port de Hodeïda pourrait être fermé pendant plusieurs mois, ce qui entraînerait de graves pénuries dans l'approvisionnement en carburant et autres produits essentiels pour la population yéménite. L'industrie de la pêche de toute la région serait également gravement touchée et mettrait des années à se rétablir. En outre, la vie marine, l'environnement et les côtes de mon pays subiraient de graves dégâts. Enfin, les gaz toxiques et les nuages noirs émanant de la marée noire causeraient des dommages aux terres agricoles et aux exploitations agricoles dans la vaste zone du Yémen et de l'Arabie saoudite, ce qui entraînerait la perte irréversible des récoltes de fruits, de céréales et de légumes et provoquerait un déplacement interne massif de population dans les zones touchées.

Le Royaume d'Arabie saoudite condamne le comportement irresponsable de la milice houthiste, qui est à l'origine de cette situation. Les houthistes continuent d'utiliser ce risque de catastrophe pour faire chanter le monde au profit de leurs ambitions politiques sans se soucier du bien-être et de la sécurité du peuple yéménite et de la région dans son ensemble.

Le Conseil de sécurité a déjà reconnu la nécessité de faire face aux risques liés à cette situation et mis en garde contre les conséquences catastrophiques qui en résulteraient si elle restait sans solution. Il l'a fait dans sa résolution 2511 (2020) et dans la déclaration à la presse publiée le 29 juin (SC/14233).

Nous avons pris note de l'annonce faite récemment par le porte-parole du Secrétaire général selon laquelle les rebelles houthistes avaient accepté d'autoriser l'accès au pétrolier. Nous restons méfiants à l'égard de leurs projets et de leurs intentions, et demandons au Conseil de rester vigilant et de se tenir prêt à prendre des mesures fortes et énergiques pour gérer cette situation et en atténuer les risques.

Le Royaume d'Arabie saoudite est prêt à prendre toutes les mesures que le Conseil pourrait juger nécessaires pour faire face à la situation. Nous souhaitons attirer l'attention du Conseil sur le fait que les houthistes ont pour habitude de tergiverser et de ne pas respecter les résolutions de l'ONU. Le Conseil ne doit pas permettre qu'un tel comportement imprudent et irresponsable se poursuive. Le Conseil doit faire en sorte qu'une solution politique au conflit au Yémen soit trouvée sur la base de la résolution 2216 (2015), de l'Initiative du Conseil de coopération du Golfe et des résultats de la Conférence de dialogue national – tous reconnus par la communauté internationale comme faisant partie de la légitimité internationale.