



Conseil de sécurité

Distr. générale
18 août 2020
Français
Original : anglais

Lettre datée du 18 août 2020, adressée au Président du Conseil de sécurité par le Secrétaire général

Le 15 juillet 2020, Mark Lowcock, Secrétaire général adjoint aux affaires humanitaires, et Inger Andersen, Directrice exécutive du Programme des Nations Unies pour l'environnement, ont fait un exposé au Conseil de sécurité sur les risques environnementaux et humanitaires croissants que suscite le pétrolier *Safer*, ainsi que sur les efforts entrepris par les Nations Unies pour aider à résoudre ce problème. En guise de suivi, je voudrais vous informer de l'état d'avancement de ces efforts.

Premièrement, je tiens à souligner ma profonde inquiétude quant à l'état du pétrolier *Safer*, vieille unité flottante de stockage et de déchargement amarrée au large de la côte ouest du Yémen, à 60 kilomètres au nord de Hodeïda. Aucun entretien n'ayant pratiquement été fait sur le navire depuis 2015, le *Safer* – avec, à son bord, 1,1 million de barils de brut (soit quatre fois la quantité déversée lors de l'accident de l'Exxon Valdez en 1989) – risque de provoquer une marée noire, une explosion ou un incendie de grande ampleur.

Le 27 mai 2020, de l'eau de mer s'est infiltrée dans la salle des machines, menaçant de déstabiliser et de faire couler le navire, et risquant ainsi d'entraîner le déversement en mer de toute sa cargaison pétrolière. Une réparation provisoire a permis de contenir la fuite, mais il est peu probable qu'elle tienne très longtemps. Un déversement entraînerait des conséquences écologiques et humanitaires catastrophiques, notamment la destruction des moyens de subsistance et la fermeture du port de Hodeïda, point d'entrée vital pour des millions de Yéménites qui dépendent des importations commerciales et de l'aide humanitaire.

L'explosion tragique survenue le 4 août 2020 à Beyrouth, et la récente marée noire, alarmante, qui s'est produite à Maurice exigent de la communauté internationale une vigilance et une action urgente pour empêcher, dans la mesure du possible, des pertes évitables en vies humaines et en moyens de subsistance et des dommages écologiques considérables. Pour l'heure, la tragédie que pourrait entraîner le *Safer* peut être évitée, mais pas pour longtemps. En cas de déversement, d'explosion ou d'incendie, la mise en place d'une riposte efficace serait gravement compromise par la pénurie d'équipements et de personnel spécialisés, en lien avec le conflit qui fait actuellement rage.

Deuxièmement, permettez-moi d'énumérer les conséquences désastreuses que pourrait entraîner un accident. Des recherches menées par des experts indépendants indiquent qu'une marée noire pourrait détruire les écosystèmes de la mer Rouge, dont dépendent près de 30 millions de personnes, parmi lesquelles 1,6 million de Yéménites. Toutes les pêcheries le long de la côte ouest du Yémen seraient touchées



en quelques jours et les communautés de pêcheurs verraient leurs moyens de subsistance s'effondrer, alors que l'on estime, déjà, que 90 % de ces populations ont besoin d'une aide humanitaire. Les rivages de Hodeïda, de Hajja et de Taëz seraient probablement les plus touchés.

En cas de marée noire, le port clé de Hodeïda pourrait devoir rester fermé pour une période allant jusqu'à six mois. Or, les experts estiment qu'une fermeture de six mois entraînerait une augmentation du prix du carburant au Yémen de 200 % pendant des mois ; les prix des denrées alimentaires doubleraient et l'acheminement de l'aide humanitaire vitale pour des millions de Yéménites s'en trouverait entravé. En cette période de difficultés économiques, le risque d'une nouvelle famine se profile peut-être, déjà, à l'horizon. Le Yémen ne peut se permettre une fermeture de son plus grand port, le pays dépend presque entièrement des importations pour couvrir ses besoins essentiels, y compris en alimentation et en médicaments.

D'autres pays riverains de la mer Rouge, dont l'Arabie saoudite, Djibouti et l'Érythrée, en pâtiraient aussi. Un déversement pourrait également affaiblir un des axes maritimes commerciaux les plus fréquentés du monde, dans la mer Rouge, qui représente environ 10 % du commerce mondial. Pour autant, les recherches des experts indiquent qu'en grande majorité, les personnes touchées seraient les millions de Yéménites situés le long de la côte ouest, dont les moyens de subsistance seraient détruits, et les habitants des communautés se trouvant principalement dans le nord, loin de la côte, qui dépendent du port de Hodeïda pour l'acheminement de biens essentiels.

Si, pour une raison ou une autre, un incendie devait se déclencher à bord du *Safer*, ce sont plus de 8,4 millions de personnes qui seraient exposées à des niveaux de pollution nocifs.

Globalement, l'impact d'une marée noire provenant du pétrolier *Safer* coûterait environ 1,5 milliard de dollars des États-Unis sur 25 ans.

Troisièmement, permettez-moi de faire un résumé de la situation actuelle. Le Gouvernement yéménite et les houthistes (qui s'autodésignent également du nom d'Ansar Allah) ont dans un premier temps sollicité l'ONU, au début de 2018, pour qu'elle apporte son aide au règlement de la question du pétrolier *Safer*. Néanmoins, l'escalade des hostilités militaires qui s'est produite sur la côte ouest du Yémen pendant pratiquement toute l'année 2018 a empêché d'accéder au pétrolier en toute sécurité. La conclusion par les parties yéménites, en décembre 2018, de l'Accord de Stockholm (S/2018/1134, annexe), qui prévoyait un cessez-le-feu dans toute la province de Hodeïda, a ouvert à nouveau la possibilité d'accéder à la zone dans des conditions sûres.

Après de longues négociations qui se sont déroulées lors du premier semestre de 2019, les deux parties yéménites ont approuvé le déploiement d'une équipe technique des Nations Unies chargée d'évaluer les dégâts et d'effectuer toute réparation immédiate qu'il serait possible de faire. En août 2019, les houthistes ont octroyé à l'ONU les permis requis pour se rendre à Hodeïda mais ne lui ont pas accordé les autorisations finales nécessaires pour accéder au pétrolier par la mer. Ils ont en outre formulé plusieurs demandes (dont certaines sans rapport avec le *Safer*) qui ont conduit à l'annulation de la mission. Depuis, l'ONU a tenté à plusieurs reprises d'obtenir les autorisations nécessaires pour déployer son équipe d'experts.

Quatrièmement, après la fuite d'eau de mer survenue dans le moteur en mai 2020, l'ONU a redoublé d'efforts pour détacher sur le site une mission d'experts techniques. Nous restons déterminés à apporter notre aide en ce qui concerne le *Safer*, compte tenu de deux priorités, qui consistent à : a) procéder à une évaluation technique de l'état du pétrolier ; b) effectuer toute réparation qu'il soit possible de

faire sur place pendant l'évaluation. Cette expertise est une première étape cruciale pour comprendre l'ampleur du problème, décider des réparations qui peuvent être faites et des équipements et ressources requises pour ces réparations, et déterminer quelle sera la suite des opérations afin de neutraliser la menace posée par le pétrolier, sur la base de données scientifiques. L'ONU ne préjuge pas des résultats de la mission d'évaluation et soutiendra toute option qui puisse déboucher sur une solution sûre, sécurisée et respectueuse de l'environnement.

Depuis la réunion du Conseil de sécurité du 15 juillet 2020, mon Envoyé spécial pour le Yémen, en coopération avec le Bureau de la coordination des affaires humanitaires du Secrétariat et le Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets, a continué de dialoguer avec les dirigeants houthistes pour qu'ils permettent le déploiement de la mission des Nations Unies à bord du navire. Les houthistes sont revenus avec une série de questions techniques, auxquelles il a été répondu par écrit. La mission est prête à se déployer dès qu'elle en aura reçu l'autorisation des houthistes, qui contrôlent le territoire au large duquel le *Safer* est amarré.

Alors que nous poursuivons notre dialogue avec les houthistes pour surmonter tous les obstacles restants et obtenir les permis et autorisations requis pour l'équipe technique, je reste ouvert à d'autres options qui pourraient permettre de régler la situation. Nous appelons également de nos vœux l'engagement des États Membres sur cette question importante. Je vous tiendrai informé de toute évolution pertinente de la situation qui, soyez-en assuré, demeurera une priorité absolue pour le système des Nations Unies.

La prévention de cette catastrophe ne doit pas faire l'objet de prises de position politiques : des vies humaines sont ici en jeu. Le peuple yéménite doit déjà faire face à des difficultés incommensurables : une guerre, une économie en chute libre, des maladies, des institutions publiques détruites, des infrastructures peu fiables, une famine et un avenir incertain. Dans le cas du *Safer*, le problème peut être résolu et n'a pas à venir s'ajouter aux autres fardeaux qui pèsent, nombreux, sur cette population.

Je vous serais obligé de bien vouloir porter le texte de la présente lettre à l'attention des membres du Conseil de sécurité.

(Signé) António **Guterres**