

Autopsie du désastre écologique dans le golfe du Mexique : les responsabilités et les différentes formes d'indemnisation

Rémi Moreau

Volume 78, numéro 3-4, 2010

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1094117ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1094117ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Faculté des sciences de l'administration, Université Laval

ISSN

1705-7299 (imprimé)

2371-4913 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Moreau, R. (2010). Autopsie du désastre écologique dans le golfe du Mexique : les responsabilités et les différentes formes d'indemnisation. *Assurances et gestion des risques / Insurance and Risk Management*, 78(3-4), 385–401.
<https://doi.org/10.7202/1094117ar>

Résumé de l'article

Plus de six mois se sont écoulés depuis l'explosion de la plateforme pétrolière Deepwater Horizon, le 20 avril dernier, tuant 11 travailleurs et déversant des quantités impressionnantes de pétrole au coeur de l'un des écosystèmes les plus réputés de la planète. La marée noire est non seulement un désastre écologique perturbant la vie marine mais elle affecte gravement aussi toute l'activité économique de la région, touristique, hôtelière et halieutique.

L'auteur passe en revue les causes probables et les responsabilités derrière cette catastrophe, les conséquences sur les assurances souscrites par BP et les principaux partenaires. Il est encore trop tôt pour mesurer les impacts dommageables de cette marée noire sur les victimes, mais il semble d'ores et déjà, selon les experts, que ce désastre aura pour effet de faire élargir les systèmes traditionnels d'assurance reliés aux dommages écologiques.

Autopsie du désastre écologique dans le golfe du Mexique : les responsabilités et les différentes formes d'indemnisation

par Rémi Moreau

RÉSUMÉ

Plus de six mois se sont écoulés depuis l'explosion de la plateforme pétrolière Deepwater Horizon, le 20 avril dernier, tuant 11 travailleurs et déversant des quantités impressionnantes de pétrole au cœur de l'un des écosystèmes les plus réputés de la planète. La marée noire est non seulement un désastre écologique perturbant la vie marine mais elle affecte gravement aussi toute l'activité économique de la région, touristique, hôtelière et halieutique.

L'auteur passe en revue les causes probables et les responsabilités derrière cette catastrophe, les conséquences sur les assurances souscrites par BP et les principaux partenaires. Il est encore trop tôt pour mesurer les impacts dommageables de cette marée noire sur les victimes, mais il semble d'ores et déjà, selon les experts, que ce désastre aura pour effet de faire élargir les systèmes traditionnels d'assurance reliés aux dommages écologiques.

ABSTRACT

More than six months have passed since the Deepwater Horizon drilling rig blew up, last April 20, killing 11 workers, spewing immeasurable quantities of oil into the Gulf of Mexico, having huge impact on the renowned ecological shoreline and wildlife along the Gulf Coast. The spill also severely endangered economic sectors, such as touristic, recreational, commercial fishing and economic benefits from coastal wetlands.

The author reviews the causes and responsibilities behind that catastrophic accident, as well as the insurance coverages subscribed by BP and the partners in relation with this pollution. The ultimate extent of damage and insurance industry losses from the BP Deepwater Horizon oil spill in the Gulf of Mexico is still unknown, but it seems, according to some industry environmental coverage experts, that insurers should leverage the event to create new pollution coverages.

I. INTRODUCTION

L'explosion de la plate-forme Deepwater Horizon dans les eaux du golfe du Mexique a coûté la vie à 11 travailleurs et a souillé à court et long termes les eaux américaines et mexicaines, la faune et la flore marine, les côtes, les grèves et les marécages louisianais. La fuite de pétrole a commencé le 22 avril 2010, jour de l'explosion, jusqu'à la fermeture temporaire puis définitive du puits, respectivement les 15 juillet et 19 septembre 2010.

La fissure causée par l'explosion, à 80 km des côtes, se trouvait à 5 000 mètres de profondeur, ce qui a compliqué les multiples tentatives de colmater les trois fuites du tuyau. Les dispositifs de sécurité en place ont également été détruits. BP a toujours soutenu pomper, durant le mois fatidique, 5 000 barils de brut par jour, mais il semble que le volume de brut s'échappant du puits pourrait être 5 à 20 fois supérieur aux 5 000 barils (800 000 litres) annoncés par BP. On a estimé qu'entre le 20 avril et le 20 septembre, le puits de BP a laissé échapper quelque 428 millions de barils de pétrole dans le golfe du Mexique.

La question du volume déversé a suscité beaucoup de controverses, parce que les chiffres avancés provenaient soit des responsables eux-mêmes, soit des autorités gouvernementales qui avaient peut-être un intérêt à minimiser le déversement. De plus, comment mesurer l'exactitude du volume déversé et sa provenance. Des océanographes ont trouvé dans les profondeurs du golfe du Mexique un vaste panache d'hydrocarbures sur au moins 35 km et à plus de 900 mètres de profondeur, provenant du puits et ont pu établir que ce pétrole sous-marin quasi insaisissable, provenait bien de la marée noire ayant résulté de l'explosion et non de suintements naturels. Selon une étude indépendante, fondée sur une technique dite « *Optical Plume Velocity* », le pétrole déversé avoisinerait les 4,5 millions de barils.

Près de 20 000 bénévoles ont travaillé sans relâche aux opérations de nettoyage sur les côtes de la Floride, de l'Alabama, du Mississippi et de la Louisiane. C'est là, dans ces deux derniers États, que l'ouragan Katrina est entré en contact avec la côte, en août 2005. Les citoyens de ces deux États se remettent à peine de cette dévastation cyclonique, parce les compagnies d'assurance demandent d'assurer leurs biens, lorsqu'elles l'acceptent, à des prix exorbitants.

Sanctuaire d'un écosystème fragile, les marais de la Louisiane (40 % des marais des États-Unis) ont été détruits sur près de 60 kilomètres de marée noire et risquent d'être défigurés pendant plusieurs décennies. Il semble qu'il n'y a plus de vie dans les marais et qu'il

serait impossible de nettoyer. Ces marais constituaient une halte de choix pour les oiseaux migrateurs, maintenant englués de pétrole lourd. La marée noire aurait même atteint les récifs de corail des Keys en Floride.

Mentionnons aussi que la fin d'avril marque une période importante de migration d'oiseaux. Le déversement n'aurait pas pu se produire à un pire moment. 75 % des oiseaux migrateurs des États-Unis et du Canada traversent le golfe du Mexique pendant cette période. Près de 2 300 oiseaux englués, dont les pélicans, sont morts immédiatement après la catastrophe. Et les oiseaux qui survivent perdent leur capacité et leur longévité est gravement diminuée. Et que dire des cadavres des tortues géantes, retrouvés par centaines sur les côtes souillées !

Étant donné l'étendue de la nappe d'hydrocarbures et résidus, celle-ci pourrait subsister très longtemps dans l'océan. Il semble que la bio-dégradation du pétrole serait déjà commencée grâce aux microbes vivant dans les grands fonds marins, mais que ce processus serait extrêmement long. En effet, on compte beaucoup sur les microbes de l'océan, ces gardiens contre toute substance étrangère, qui peuvent décomposer la substance qui suinte du plancher océanique. Mais le processus sera long, estiment les experts. En Alaska, 20 ans après le naufrage du pétrolier américain Exxon Valdez, la faune continue toujours d'ingérer le pétrole provenant de cette marée noire. Certains océanographes de l'Université de Géorgie ont estimé, à la fin août, que 80 % du pétrole déversé serait encore dans l'océan, remettant ainsi en question les estimations très optimistes du gouvernement américain selon lesquelles 74 % des hydrocarbures déversés avaient été éliminés par évaporation, bio-dégradation, récupération et autres moyens.

Sur le plan économique, la marée noire a mis un frein à l'industrie halieutique de l'État de la Louisiane (poissons, crevettes, huîtres, moules, crabes, etc.), qui représente 2,4 milliards de dollars par an. Les zones de pêche en mer ont été restreintes dans ce secteur. La fuite aurait entraîné la disparition de 17 000 emplois dans la région touchée.

Les produits toxiques ont non seulement endommagé la faune (crustacés, tortues de mer, poissons, oiseaux) et la flore (milliers d'espèces végétales du parc national) mais risquent également de se répandre dans la chaîne alimentaire.

L'administration Obama, appuyée en cela par les États concernés de la catastrophe (Louisiane, Mississippi, Alabama, Floride), a décidé d'engager des poursuites civiles et pénales contre BP et

contre toute autre personne ou compagnie qui aurait pu avoir enfreint la loi. Les États-Unis pourront s'inspirer d'une récente décision judiciaire de la cour d'appel de Paris, qui a confirmé la responsabilité pénale du groupe Total dans le naufrage de l'Érika et qui a également reconnu la notion de préjudice écologique. La marée noire provoquée par le naufrage du pétrolier, le 12 décembre 1999, au large du Finistère, avait souillé 400 kilomètres de côtes et mazouté quelque 150 000 oiseaux.

Pour sa part, BP a annoncé qu'il consacrait jusqu'à 500 millions de dollars à un programme étalé sur 10 ans de recherche visant à évaluer les conséquences de ce déversement sur l'environnement. De plus, le président Obama a exigé que BP consacre 20 milliards d'euros au titre des différentes indemnités. Ces 20 milliards seraient provisionnés sur une période de quatre ans, au rythme de 5 milliards par an et ce dès cette année.

Les coûts qui risquaient de faire imposer cette multinationale pourraient être faramineux. Cet accident a fait perdre au géant pétrolier britannique, dans les jours qui ont suivi l'explosion, quelque 25 % de ses parts de marché, près de 50 milliards de dollars. La pétrolière a perdu, dans les mois du second trimestre, près de 17 milliards d'euros. Il s'agit de la plus importante perte trimestrielle de l'histoire des entreprises britanniques. Mais on a appris que les recettes, au cours du même trimestre, restaient très élevées, soit 76 milliards de dollars, un chiffre qui inclut la perte de valorisation boursière ainsi que le fonds d'indemnisation de 20 milliards de dollars réclamé par l'administration Obama, mais aussi les 2,9 milliards déboursés au cours du trimestre pour le nettoyage et les premiers dédommagements. Sans l'impact des charges liées à la marée noire, le groupe aurait annoncé un bénéfice de 5 milliards de dollars. Malgré cette tragédie, le groupe entend poursuivre activement l'exploration-production en eaux profondes, que ce soit aux États-Unis, en Angola, au Brésil ou en Afrique, qui représente le tiers de sa production annuelle, largement supérieure à celle de ses concurrents Shell et Exxon Mobil.

Il va sans dire que les résultats financiers de BP sont observés avec intérêt par les retraités britanniques, car le groupe BP constitue la colonne vertébrale de nombreux fonds de pension. Depuis 2007, BP se classait comme la première valeur de la Bourse de Londres. Les placements BP constituaient un placement « bon père de famille » par excellence.

Selon une estimation globale, la perte économique totale, assurable ou non assurable, de l'explosion de la plate-forme Deepwater Horizon, totaliserait 35 milliards de dollars. La facture la plus salée devrait venir des États en termes de dommages écologiques. Au

début de novembre, BP a estimé que les coûts de cette pollution inscrits dans ses résultats financiers étaient de l'ordre de 40 milliards de dollars, un montant qui reste approximatif à ce jour, le tout dépendra s'il y a une négligence unique de la part de BP ou une négligence contributoire. S'il est établi que BP est la seule compagnie responsable, celle-ci devra payer, en plus, des pénalités importantes, de l'ordre de 30 milliards de dollars. La facture totale pour BP serait alors de 69 milliards de dollars.

En novembre, on apprenait que les résultats du 3^e trimestre de la plus importante compagnie mondiale de pétrole étaient largement positifs, réalisant ainsi un bénéfice net de 1,78 milliard de dollars. Ce qui est nettement mieux qu'au deuxième trimestre alors que la compagnie avait annoncé une perte de 16,9 milliards de dollars. Les analystes ne parlent désormais plus de possibilités de faillite pour BP.

La Maison-Blanche a également annoncé que l'administration Obama a décidé de ne pas autoriser de nouveaux forages pétroliers dans l'est du golfe du Mexique pendant les sept prochaines années. Cette annonce va à l'encontre de ce que le gouvernement américain avait envisagé avant la catastrophe.

Le but de cet article est d'examiner brièvement les responsabilités des principaux intervenants et les programmes d'assurance existants. Nous nous questionnerons également sur les impacts de cette marée noire sur les territoires canadiens de forage et au regard des pratiques canadiennes.

2. LES RESPONSABILITÉS

2.1 La responsabilité de l'État

Il semble que le gouvernement américain ne possède pas une si grande expertise qu'on croyait en matière de dépollution et qu'il a dû se fier aux méthodes employées par le pollueur lui-même, la firme BP. Il semble bien que la réglementation actuelle concernant le forage pétrolier dans les eaux intérieures soit déficiente. Cet accident risquait d'éroder la majorité démocrate du Congrès, à quelques mois des élections de novembre. Jusqu'ici, tant le gouvernement que la multinationale se sont contentés de se renvoyer la balle sur leurs responsabilités, mais les Américains attendent plus que des paroles.

Le Président a annoncé la mise en place d'une commission nationale d'enquête indépendante chargée de se pencher sur ce

désastre sans précédent sur le territoire américain. Elle aurait pour objectif d'étudier les pratiques de l'industrie pétrolière, le rôle du contrôle gouvernemental et la protection de l'environnement. Or, certains documents de cette commission rendus publics au début d'octobre mentionnent plusieurs faux pas sur la compétence de la Maison-Blanche à gérer cette crise. On mentionne que l'administration Obama, voulant minimiser les quantités de pétrole déversé, aurait bloqué les efforts des scientifiques du gouvernement qui voulaient informer le public sur la gravité de la situation. Le rapport mentionne aussi que tout le processus qui structure la réaction gouvernementale, ainsi que le rôle des diverses instances gouvernementales, devraient être plus efficaces à l'avenir.

Il semble que l'agence fédérale chargée de contrôler les plates-formes pétrolières, le Minerals Management Service (MMS), aurait manqué plusieurs inspections. Une relation de complaisance semblait exister entre le MMS et les pétrolières, ce qui a coûté son poste au directeur de l'agence. Il semble également que la plate-forme Deepwater aurait été autorisée à fonctionner sans les documents de sécurité nécessaires et aurait déjà connu de nombreux problèmes. Comble de l'ironie, le MMS aurait félicité l'an dernier Deepwater sur ses mesures de sécurité. D'ores et déjà, on a annoncé que cette agence serait scindée en deux : une entité chargée du contrôle de la sécurité et une autre chargée de superviser la perception des redevances.

Mais au-delà des discours, il serait surprenant que la législation américaine soit révisée à la hausse, même si le plafond d'indemnisation actuel imposé par la loi dite *Oil Pollution Act of 1990* est ridiculement bas : 75 millions de dollars. Le marché d'assurance lié aux risques énergétiques est intervenu dans ce débat en mentionnant qu'il n'avait pas la capacité nécessaire pour l'augmentation suggérée du fonds à 10 milliards de dollars. À juste titre, car l'ensemble des primes mondiales perçues en matière de risques énergétiques est inférieur à 3 milliards de dollars. Si un nouveau plafond devait voir le jour, il est évident que les primes d'assurance seraient majorées par voie de conséquence.

Sur le plan juridique, une cour d'appel de la Nouvelle-Orléans a rejeté une requête de l'administration américaine de renverser la décision d'un tribunal de première instance ayant annulé le moratoire décrété par le président Obama sur les forages pétroliers en eau profonde. En d'autres termes, le forage pétrolier est prioritaire, qu'elles qu'en soient les conséquences.

Sur le plan politique, les leaders Républicains ont déclaré qu'ils s'opposeraient à toute loi modifiant rétroactivement ce plafonne-

ment, à imposer des pénalités plus fortes aux pétrolières qui ne respectent pas la réglementation sur la sécurité et l'environnement, interdisant les forages en mer, ou instaurant une taxe carbone. On le mesure maintenant et on l'a mesuré aux élections de mi-mandat, le poids politique du lobby pétrolier est extrêmement fort, extrêmement riche, et le chant des sirènes est dirigé vers les Républicains.

Les consommateurs du monde entier, y compris des États-Unis, vont continuer d'ingurgiter le pétrole de BP, l'un des géants mondiaux des hydrocarbures. Les Républicains ont reproché à Obama et aux autorités réglementaires d'avoir été à la remorque des événements et de s'être laissé berné par le groupe BP, qui a toujours minimisé l'ampleur du déversement et exagéré sa capacité à colmater rapidement la brèche.

2.2 La responsabilité des propriétaires

Les responsabilités des entreprises liées à la marée noire sont difficiles à départager et les premiers litiges démontrent que les obligations sont complexes. Une cause unique ne serait pas à l'origine de l'explosion mais plutôt une série d'erreurs impliquant plusieurs parties et plusieurs facteurs humains et techniques. BP s'est reprochée «d'avoir accepté de manière incorrecte» les tests de pression qui avaient été effectués sur le puits Macondo, mais souligne que le groupe Transocean (Transocean Development Driller III) a commis la même négligence.

Pour l'heure, il suffit de mentionner que deux intervenants majeurs pourraient avoir à payer des dommages intérêts substantiels et des dommages punitifs ou exemplaires :

a) le géant britannique BP, leader mondial du forage pétrolier en haute mer, qui a assumé jusqu'ici toute la responsabilité du nettoyage de la marée noire et des premières indemnités, est le principal exploitant de la concession du champ pétrolier (65 % des parts) avec le texan Anadarko (25 %) et le japonais Mitsui. BP était le propriétaire de la plate-forme, qu'il louait à Transocean;

b) la compagnie Transocean, locataire de la plate-forme, propriétaire des installations de forage et maître d'oeuvre des opérations de forage. Il n'est pas clair, à la lumière du cahier des charges, si cette firme était responsable de la sécurité, dans la mesure où BP détenait des informations déterminantes.

Il existerait une entente (joint venture) entre BP (65 %), Anadarko Petroleum (25 %) et Mitsui Oil Exploration (10 %), qui

exploite la plateforme. La responsabilité d'autres intervenants serait éventuellement engagée :

a) certains fournisseurs, qui restent à être déterminés, dans la mesure où la cause de cette catastrophe serait à rechercher dans la défektivité d'une pièce d'équipement, ignorée par BP, tel que le prétendait au départ les dirigeants de BP America;

b) certains sous-traitants seraient certainement appelés à la barre, tels Cameron International et Halliburton : Cameron a fourni les obturateurs anti-éruption pour protéger les équipements contre la pression en profondeur et Halliburton a fourni des services pétroliers sur la plate-forme, notamment la cimentation des sondes de forage. On se rappellera que la cimentation initiale du puits s'est avérée défectueuse.

c) l'associé de BP dans l'exploitation du gisement américain, co-propiétaire de la licence du gisement où a explosé la plate-forme, l'Américain Anadarko, serait également poursuivi en justice par BP. Anadarko, qui a accusé BP de comportement imprudent, fuit ses responsabilités, selon BP, car il refusait de payer sa part des frais engagés.

D'autres questions se posent également : Est-ce que la sécurité a été sacrifiée sur l'autel du profit ? La gestion de la crise par BP a-t-elle été déficiente ? Est-ce que les systèmes d'alerte sur la plate-forme ont été désactivés, comme le prétendent certains témoins ? Est-il exact de prétendre, comme l'a fait Transocean, que plusieurs employés ont constaté des comportements mettant en péril la sécurité de la plate-forme et que la nécessité de forer primait sur la bonne maintenance des équipements ?

Dans un reportage diffusé en juin dernier par la chaîne britannique BBC, on indique qu'il y avait un défaut dans un équipement de sécurité quelques semaines avant l'explosion. La pièce défectueuse n'avait pas été réparée et un système alternatif avait été mis en place. La réparation aurait eu pour effet d'arrêter la production, à un moment où il en coûtait 500 000 \$ par jour pour faire fonctionner la plate-forme. Selon BP, c'était Transocean qui était responsable de l'équipement défectueux.

Toutefois, dans un rapport provisoire rendu public à Washington le 7 novembre dernier, les membres d'une commission d'enquête indépendante, chargés par la Maison-Blanche de faire la lumière sur les causes de l'explosion, ont mentionné que BP avait pris des risques inconsidérés lors du forage du puits qui a provoqué l'explosion de la plate-forme Deepwater Horizon, mais qu'elle ne l'avait pas fait

par cupidité et qu'il n'y avait aucune preuve, à ce jour, à l'effet que BP ait sacrifié la sécurité pour des questions financières. Le rapport final devrait être déposé sous peu en janvier 2011. Selon cette commission d'enquête, les trois compagnies impliquées dans la marée noire, BP, Transocean et Halliburton, baignaient toutes trois dans une culture d'autosatisfaction, les conduisant à de graves erreurs, dont celle du manque de précaution en matière d'identification et de gestion des risques. Les conclusions préliminaires de la Oil Spill Commission créée par la Maison-Blanche ont pointé plusieurs lacunes : évaluation des risques insuffisante, défaillances techniques et voies hiérarchiques confuses entre BP et les entrepreneurs.

En ce qui concerne Transocean Holdings, le gouvernement américain a accusé la compagnie de ne pas collaborer avec la justice en omettant de produire, suite à trois ordres de cour (subpoena), une douzaine de documents ayant trait à la sécurité de la plate-forme pétrolière.

Sur le plan des responsabilités, il semble que toutes les poursuites reliées à l'explosion Deepwater Horizon en provenance de divers États américains et des industries concernées (pêche et hôtellerie) devraient être entendues par un tribunal unique, soit au Texas, soit en Louisiane. Les industries qui sont victimes de cette pollution n'ont d'autre choix que de poursuivre les auteurs en responsabilité car leurs propres assurances contre les pertes d'exploitation (*Business Interruption Insurance*), le cas échéant, ne pourraient s'appliquer dans les circonstances.

Pour sa part, le ministère américain de la Justice a annoncé à la mi-décembre sa décision de poursuivre en justice BP et huit autres sociétés impliquées dans la marée noire pour plusieurs milliards de dollars. Il invoque notamment que les règles de sécurité n'ont pas été respectées avant l'explosion.

3. LES ASSURANCES EN JEU

Alors que la catastrophe semble définitivement du passé, il est bon de s'interroger sur les risques assurables en jeu. L'ensemble des risques assurables (assurance vie, assurance des biens, assurance des responsabilités, dommages environnementaux et risques maritimes) semblent avoir été couverts par les marchés américains, londoniens et bermudiens. Trois types d'assureurs seraient au risque : assureurs maritimes, souscripteurs terrestres (commercial), et assureurs captifs. Les Lloyd's de Londres seraient engagés au niveau des biens et, dans une moindre mesure, des responsabilités.

En termes d'indemnisation, on parle grosso modo, d'une estimation de quelque 3 milliards de dollars, au minimum, car tout dépendra de la hauteur et de la sévérité des poursuites en responsabilité civile et des frais de dépollution. Toutefois, les engagements des assureurs n'excéderaient pas 2 milliards de dollars.

Quant aux risques eux-mêmes, ils peuvent être classifiés comme suit :

Il y a d'abord la mort de onze travailleurs qui ont perdu la vie dans l'exercice de leur fonction, mettant en cause les assurances de personnes individuelles ou les programmes collectifs des compagnies impliquées, tout comme les assurances de responsabilité des compagnies responsables.

Il y a aussi les dommages et blessures subis par d'autres employés dans cet accident du travail. Contrairement à la situation qui prévaut dans plusieurs provinces canadiennes, les conséquences des accidents de travail sont assurables par les compagnies d'assurance privées.

L'explosion a détruit également des biens. Les dommages directs subis sont entièrement assurables tout comme certaines pertes d'exploitation des entreprises si ces pertes découlent directement de l'explosion. Toutefois, il est improbable que les pertes d'exploitation subies par les riverains, les pêcheurs ou les hôteliers soient couvertes.

En ce qui concerne les dommages à l'environnement, les risques de pollution et de nettoyage maritime sont assurables par des assureurs spécialisés. Il semble que Transocean n'était pas responsable des conséquences dommageables à l'environnement reliées aux opérations de forage du puits, dans le cadre de son contrat avec BP. Il n'est pas clair si elle assumait une responsabilité pour les dommages environnementaux découlant de la perte ou du bris de la plateforme. Selon le Lloyd's, le contrat intervenu entre BP et Transocean stipulait ce qui suit : «BP agreed to hold the rig owner harmless for excess pollution coverage from and against any loss, damages, expense, claims, fine, penalty, demand or liability for pollution or decontamination including control and removal thereof». Toutefois, BP argumente que Transocean a assumé une responsabilité en matière de pollution «originating above of the surface of water» découlant d'un déversement dû au matériel ou à l'équipement sous la garde ou le contrôle de Transocean. Une belle bataille d'interprétation juridique en perspective !

3.1 Les assurances de BP

L'ensemble des opérations de BP sont autoassurées, sauf dans la mesure où le groupe s'est engagé par contrat à souscrire une assurance.

Son programme d'autoassurance serait géré par Jupiter Insurance Ltd., un assureur captif basé sur le marché de Guernsey. Les limites de ce fonds d'autoassurance seraient de l'ordre de 700 millions de dollars.

En ce qui concerne les dommages à l'environnement, incluant les frais de nettoyage, ils seraient totalement assumés par BP, dans la mesure où les réclamations sont justifiées (legitimate).

3.2 Les assurances de Transocean

La plateforme elle-même opérée et assurée par Transocean, y compris les équipements faisant partie de la plate-forme, était couverte à la pleine valeur réelle de 560 millions de dollars en dommages directs, sujette à des franchises variant entre 500 000 \$ et 1 million de dollars. ACE Ltd., AXIS Capital Holdings et Lancashire Holdings auraient des participations.

Suite à l'explosion, Transocean n'était plus en mesure de payer à BP les 500 000 dollars par jour pour la concession de la plate-forme. Il est encore trop tôt pour dire comment vont intervenir les assureurs au niveau de cette perte d'exploitation.

Cette assurance de bien souscrite par Transocean est supposée couvrir non seulement la valeur de la plate-forme qui a coulé mais aussi les coûts d'extraction et d'élimination de l'épave.

Sur le plan des assurances de responsabilité, la compagnie Transocean disposait d'une couverture totale de 950 millions de dollars. D'abord, elle souscrivait un montant de 150 millions en excédent de 50 millions auprès du groupe AXIS. D'autres assureurs, tels Hiscox (Londres) et Catlin Group (Bermudes) ont confirmé leur participation sans préciser les montants de couverture. L'ensemble des couvertures de responsabilités dites excédentaires ont été estimées à 700 millions de dollars en vertu de neuf formulaires d'assurance différents. La première catégorie de souscripteurs au risque (6 assureurs et réassureurs) s'engageait jusqu'à concurrence de 150 millions en excédent d'un montant de 50 millions (*self-insured retention*). La seconde catégorie (8 assureurs) s'engageait à concurrence de 150 millions de dollars en excédent de 200 millions de dollars. Les troisièmes souscripteurs (6 assureurs et 1 réassureur) s'engageaient à concurrence de 200 millions de dollars en excédent de 350 millions de dollars. Les quatrièmes souscripteurs (1 assureur et 1 réassureur) s'engageaient à concurrence de 200 millions de dollars en excédent de 550 millions de dollars. Enfin, la cinquième catégorie, représentée par un réassureur unique, s'engageait pour un montant de 200 millions de dollars en excédent de 550 millions de dollars.

Certaines opérations spécialisées ou valeurs excédentaires étaient couvertes par diverses compagnies : Partner Re (perte estimée de 60 millions de dollars) Montpellier Re (perte estimée de 20 millions de dollars), Transatlantic Holdings (perte estimée de 1,5 milliard de dollars), et Validus Holdings (perte estimée de 45 millions de dollars). D'autres réassureurs auraient également des participations : Munich Re, Swiss Re, Chaucer Holdings, Hanover Re et Montpellier Re.

La compagnie ne souscrivait aucune assurance liée à la perte d'exploitation, sauf dans la mesure où elle s'y était engagée spécifiquement dans le cadre de différents contrats.

3.3 Autres programmes d'assurance susceptibles d'application

D'abord, les assurances de Anadarko Petroleum. Ce groupe, basé au Texas, avait une participation de 25 % dans l'exploitation du puits, avait souscrit une assurance couvrant les dépenses supplémentaires en cas d'accident et des frais de nettoyage à concurrence de 162,5 millions de dollars.

Ensuite, les assurances de Cameron International. Cameron souscrivait une assurance de responsabilité civile de l'ordre de 500 millions de dollars par événement (limite annuelle totale). Rappelons que cette société fournissait le système censé obturer le forage en cas d'incident.

Les assurances des compagnies de forage devraient être impliquées, soit celle de Smith International, Halliburton Co. (qui détient un programme d'assurance responsabilité de 1 milliard de dollars), et celle de Mitsui & Co. Ltd.

Enfin, les assurances responsabilité civile et professionnelle des experts et consultants en charge de la dépollution/décontamination seraient susceptibles de s'appliquer si les compagnies chargées de dépollution aggravent la pollution existante plutôt que l'éliminer.

À la lumière de ces chiffres, les pertes assurables en matière de dépollution seraient supérieures à celles résultant de la marée noire causée par le pétrolier Exxon Valdez en 1989 : les frais de dépollution auraient totalisé 2,5 milliards de dollars. Rappelons que 37 000 tonnes de brut (10,8 millions de gallons) avaient été déversées dans l'océan.

Pour comparaison, on se souviendra que la pire explosion de l'histoire liée à une plateforme pétrolière de forage fut celle du Piper Alpha, en 1988, installée dans la mer du Nord. Cent soixante-sept employés avaient perdu la vie. Les pertes assurables découlant de cet accident se sont élevées à 3,4 milliards de dollars (indexation en dollars de 2009). Cette explosion n'avait pas provoqué un déversement de pétrole important dans la mer.

Mais revenons à notre propos. Les pertes totales assurables suite au désastre d'avril 2010, tous les risques confondus, toutes compagnies confondues, pourraient se situer entre 4 et 6 milliards de dollars, alors que les pertes économiques avoisineraient les 35 milliards de dollars, selon un estimé de Towers Watson & Co. Ce chiffre de 4 milliards de dollars fut également corroboré, au début de septembre, par les deux courtiers partenaires, Willis et Gras Savoye. La catastrophe représenterait le plus gros sinistre de l'histoire, dans l'industrie de l'énergie, en matière d'assurance.

Selon la firme Moody, les taux d'assurance biens (plateformes pétrolières et équipements) ont immédiatement été révisés à la hausse variant de 15 % à 25 %, sans doute plus dans certains cas, en raison de la perte de capacité des compagnies d'assurance engagées dans le risque énergétique. Il va sans dire que ces hausses ne seraient applicables que dans le cadre des renouvellements. Toutefois, il est vraisemblable que les assureurs ne pourront plus offrir les mêmes limites d'assurance ni les mêmes conditions d'application, selon un article de Stuart Collins paru dans *Business Insurance* (September 6, 2010), intitulé *Energy market changes after spill*.

En ce qui concerne les assurances de responsabilité, les tarifs des opérateurs offshore se sont également envolés. L'explication de la hausse des tarifs et du resserrement des conditions s'expliquent par la réassurance, qui ont apporté des corrections à la hausse suite à la catastrophe. À titre d'exemple, Swiss Re a imposé une limite (stop loss) de 200 millions de dollars. Mesures similaires pour Munich Re et pour Hanover Re, deux réassureurs également engagés. Mais c'est le marché du Lloyd's qui aurait publié, à ce jour, la plus haute estimation de réassurance à sa charge, qui avoisinerait les 600 millions de dollars.

Il semble, selon certains experts, que cette catastrophe aura pour effet de développer des garanties additionnelles plutôt que des restrictions additionnelles en matière de dommages à l'environnement. (*BP Spill Creates Coverage Opportunities, National Underwriter, August 30, 2010*). De plus, l'industrie de la réassurance devraient revoir à la hausse leur capacité et les conditions des traités en matière de pollution (*Deepwater Horizon spill prompts new excess liability facilities, Business Insurance, October 25, 2010*). La catastrophe a révélé l'inadaptation de l'assurance responsabilité civile des sociétés de forage pétrolier. Dorénavant, Munich Re couvrirait chaque puits individuellement à hauteur de 10 à 20 milliards de dollars, incluant les travaux de nettoyage, les dommages à l'environnement ainsi que les pertes d'exploitation des activités économiques côtières (pêche et tourisme). D'autres assureurs devraient suivre la même tendance avec des produits nouveaux plus performants en matière de dommages à l'environnement.

4. QUELQUES CHIFFRES RELIÉS À L'INDEMNISATION DES VICTIMES

Selon une évaluation de l'agence Fitch Ratings, l'ensemble des dégâts et des moyens mis en œuvre pour nettoyer la marée noire, colmater la fuite de pétrole et dédommager les victimes, pourrait coûter à BP entre 1,5 et 3 milliards d'euros. La firme payait environ 6 millions d'euros par jour, au plus fort de la crise, et avait dépêché sur place de très gros moyens en logistique (32 bateaux, 5 hélicoptères et quelque 1000 personnes).

D'avril à juillet, BP a indiqué avoir reçu 95 000 demandes de dédommagements et avoir effectué plus de 47 000 paiements, pour un total de 147 millions de dollars. Toujours en juillet, le groupe pétrolier a annoncé avoir dépensé 3,12 milliards de dollars pour réparer les dégâts causés par la marée noire

Les indemnisations de l'État seraient également mises à contribution. Outre les montants d'argent payés aux pêcheurs louisianais, il reviendrait aussi à l'État d'indemniser les habitants lésés. Le «Oil Spill Liability Trust Fund», un fonds d'indemnisation qui prélève 8 cents par baril produit ou importé aux États-Unis, dispose de 1,6 million de dollars qui servent à dédommager les victimes.

Comme en matière de pollution par les hydrocarbures causée par les navires-pétroliers, il existe des limitations de responsabilité fixées par le droit national et les conventions internationales. La loi fédérale américaine comporte un plafond de 75 millions de dollars en ce qui concerne les indemnisations non reliées aux coûts de nettoyage : une somme ridicule au regard du préjudice pouvant être subi par les riverains, notamment les dizaines de milliers de pêcheurs travaillant dans la zone.

Pour ce qui est des frais de nettoyage, ils furent évalués entre 2 et 3 milliards de dollars. BP a annoncé en août dernier, que la marée noire lui avait coûté jusque-là 8 milliards de dollars, y compris en indemnités aux riverains. Il semble que le groupe a provisionné une somme totale de 32 milliards de dollars dans ses comptes.

Le groupe a aussi prévu de vendre pour 40 milliards de dollars d'actifs afin de faire face aux conséquences financières de la catastrophe écologique.

L'administration américaine a appuyé une proposition de loi visant à quadrupler la taxe sur le pétrole afin de financer les opérations de nettoyage. La hausse fiscale pourrait permettre de recueillir près de 11 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie.

5. CONCLUSION

Il est beaucoup trop tôt pour tirer des conclusions définitives sur la hauteur des responsabilités ultimes qui seront établies par les tribunaux de dernier ressort face aux nombreuses victimes et sur les montants d'assurance précis que les compagnies auront à déboursier en terme de frais de défense et d'indemnisation.

Il demeure qu'il est impossible de contrôler les impacts dommageables des marées noires sur les écosystèmes. La nature, seule, est en mesure, de se régénérer sur le très long terme. Au surplus, les responsabilités sont souvent difficiles à définir et longues à régler. Les indemnisations sont non seulement tardives, elles sont généralement inefficaces, si hautes soient-elles, tant les sociétés pétrolières sont puissantes. En avril dernier, BP était responsable de la pire catastrophe environnementale de l'histoire des États-Unis. Quelques mois plus tard, cette même société continue à opérer efficacement, avec un nouveau directeur général, et à engranger l'argent de son pétrole. De plus, ce qui était considéré comme la catastrophe écologique du siècle en avril dernier ne fait plus recette aujourd'hui, alors que les impacts affectent encore durement la région. De moins en moins de gens recherchent des informations sur ce déversement historique.

Puisqu'il semble n'y avoir aucune solution sur la façon de combattre la pollution, c'est sur les causes de la pollution qu'il faudrait agir, par une réglementation appropriée et des pénalités plus significatives. Là encore, il n'est pas évident qu'il y ait une volonté politique pour réglementer de façon drastique les sociétés pétrolières, car nous (automobilistes) alimentons nous-mêmes le monstre qui nous menace.

À la suite de la marée noire dans le golfe du Mexique, aucune loi n'a été renforcée. On n'a même pas augmenté le plafond ridiculement bas auquel sont limitées les indemnités. Les ténors du lobby pétrolier ont oeuvré rapidement, parfaitement libres d'influencer à leur guise la machine gouvernementale, surtout Républicaine, prompt à écouter et à critiquer.

À la lumière de cette catastrophe nord-américaine sans précédent, il nous semble utile de nous interroger brièvement sur les impacts des activités de forage au Canada et principalement dans les régions de forage de l'Arctique.

La fuite du puits Macondo, dans le golfe du Mexique, pose des questions sur les projets actuels des pétrolières. Dans son dernier budget, le gouvernement Harper a transféré à l'Office national de l'énergie la responsabilité d'évaluer les projets de forage de l'industrie pétrolière, un organisme avec lequel le gouvernement fédéral

serait en parfaite symbiose. Selon certains experts, cette initiative pourrait ouvrir en douce la voie à des demandes d'assouplissement des normes canadiennes dans l'Arctique. Bien que le gouvernement fédéral s'en défende, en promettant un renforcement des normes, il pourrait avoir la même force que le plan de lutte contre les changements climatiques, qui est contesté partout, ici comme ailleurs, mais que le gouvernement continue de présenter comme un des meilleurs au monde.

Les pétrolières investissent des milliers de dollars en exploration dans l'Arctique canadien et étasuniens et ne lâcheront pas facilement le morceau.

Une fuite de l'ampleur de la marée noire américaine aurait un effet dévastateur dans les eaux froides de l'Arctique. La norme canadienne actuelle impose aux pétrolières de forer un puits secondaire par souci de sécurité dans les quatre mois consécutifs à l'installation des équipements requis pour le puits principal. Il serait donc important que la norme canadienne impose d'abord à forer un puits secondaire avant de forer le puits principal, pour que le dispositif de sécurité soit en place quand la pression remontera la nappe de pétrole. De plus, les pétrolières demandent instamment au gouvernement canadien de rayer les obligations légales qui les obligent à forer un puits secondaire dans les quatre mois suivant la percée du puits principal. Selon les pétrolières, il faut trois ans pour forer en profondeur. Il serait donc illusoire de penser forer un puits secondaire dans les trois ou quatre mois qui suivent, car les glaces referment complètement l'océan dès le début de décembre.

Il n'existe actuellement aucune technologie pour nettoyer une éventuelle marée noire dans les eaux de l'Arctique, ni d'évaluer la progression d'une telle fuite sous la glace. Depuis la catastrophe du golfe du Mexique, les Autochtones canadiens de l'Arctique ont demandé à Ottawa de faire cesser toute activité de production d'hydrocarbures dans la mer de Beaufort, tant et aussi longtemps qu'il ne pourra pas garantir la sécurité de l'écosystème dans la région.

Le Canada peut-il éviter une marée noire similaire à celle du golfe du Mexique? L'opposition a réussi à faire adopter, en juin dernier, une motion à laquelle se sont ralliés les conservateurs, dont l'objectif est d'éviter une telle catastrophe, en particulier dans l'environnement marin de l'Arctique où les risques environnementaux seraient encore plus élevés. Le Canada devrait donc, dans un proche avenir, dans le cadre de cette motion, se doter de règles de sécurité rigoureuses et la Chambre des communes aurait le devoir d'en assurer le suivi. Mais cette motion ne réclame pas de moratoire sur les projets actuels. La nouvelle réglementation pourrait exiger des socié-

tés pétrolières qu'elles forent préalablement un puits latéral de secours, plutôt qu'après le puits principal, afin d'éviter en cas de fuites les longs délais d'intervention.

Jusqu'où ira la réglementation stricte exigée par les partis d'opposition ? Il semble que la volonté actuelle du gouvernement conservateur soit plutôt dans une voie opposée, lui qui a plaidé au cours de l'été 2010 pour un allègement de la réglementation, au nom d'une meilleure harmonisation des règles fédérales et provinciales.

Aux États-Unis, le gouvernement a, en octobre dernier, levé sous conditions le moratoire sur les forages en eaux profondes dans le golfe du Mexique qui avait été imposé après la marée noire liée à l'explosion d'une plate-forme de BP.

L'administration Obama avait instauré le 12 juillet dernier un moratoire sur les forages en eaux profondes jusqu'au 30 novembre, après qu'un premier gel eut été annulé par la justice. La fin annoncée du moratoire marque donc la reprise des forages à certaines conditions. Il semble que la capacité de se conformer aux exigences plus sévères ait été le point d'orgue de cette levée, qui devait intervenir dès la mise au point d'un dispositif réglementaire destiné à s'assurer que les compagnies pétrolières sont dotées de plans de secours pour lutter contre des fuites similaires à celle du puits de BP. En dépit de la marée noire qui a souillé les côtes louisianaises, plusieurs élus de la Louisiane avaient critiqué le moratoire qui, selon eux, a entraîné un important manque à gagner pour la région, très dépendante aux activités pétrolières.

A l'inverse, la Commission européenne s'était prononcée juste auparavant en faveur d'un moratoire sur les forages en eau profonde dans l'Union européenne. Le collège des 27 commissaires a approuvé un texte en ce sens du commissaire à l'Énergie Günther Oettinger, selon des sources européennes.

La marée noire d'avril 2010 dans le golfe du Mexique est un autre exemple de catastrophe industrielle où il semble qu'on ait privilégié la rentabilité à tout prix au détriment de la sécurité. Au moment où ces lignes furent écrites, en début d'octobre, on ne parlait plus de marée noire mais de marée rouge. En effet, 1,1 million de mètres cubes de boue rouge toxique mélangée à de l'eau ont déferlé sur la Hongrie.

Comme pour Bhopal, en Inde, en 1984, pour Tchernobyl, en Ukraine en 1986, et autres catastrophes industrielles et écologiques qui ont suivi – la récente coulée de boue toxique en Hongrie suite à la rupture d'un réservoir dans une usine d'aluminium –, le drame de la plate-forme Deepwater Horizon illustre à souhait qu'on fait bouillir les marmites à plein régime jusqu'à ce que ça explose.