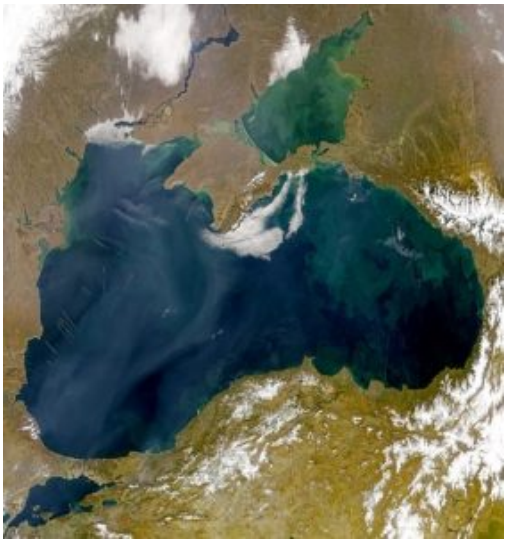
Mer Noire : mesurer la catastrophe sous les bombes

Description

Mines dérivantes, hydrocarbures, résidus d'explosifs, bruit sous-marin : depuis 2022, la guerre ajoute ses propres poisons à ceux d'une mer déjà fragile. Mais elle détruit aussi les navires, les stations et les coopérations qui permettraient d'en établir le bilan. En mer Noire, l'urgence écologique commence donc par une bataille pour les données.



Presque fermée et reliée à la Méditerranée par les détroits turcs, la mer Noire reçoit les eaux d'un vaste bassin versant, du Danube au Don. Sa forte stratification prive d'oxygène environ quatre cinquièmes de son volume : la vie marine se concentre donc dans une couche superficielle très exposée aux pollutions, au réchauffement et aux espèces invasives.

Avant la guerre à grande échelle, une renaissance inachevée

Avant les combats, l'écosystème avait déjà frôlé l'effondrement. Dans les années 1970 et 1980, engrais, eaux usées, rejets industriels, surpêche et organismes invasifs avaient alimenté l'eutrophisation et l'emprise des « zones mortes ». La baisse de l'apport de nutriments après 1990 et l'assainissement du Danube avaient ensuite permis une récupération partielle. En 2025, la Commission européenne classait toutefois encore la mer Noire parmi les écosystèmes marins les plus perturbés par l'activité humaine et les moins bien documentés pour leur biodiversité.

Cette amélioration reposait sur une architecture patiemment construite. La convention de Bucarest de 1992 avait réuni les six États riverains autour de la Commission pour la protection de la mer Noire contre la pollution. EU4EMBLAS a ensuite harmonisé les méthodes, financé des campagnes communes et constitué des données de référence. L'annexion de la Crimée par la Russie en 2014 avait déjà fragilisé cet espace scientifique. L'invasion à grande échelle de 2022 l'a morcelé : zones interdites, équipes dispersées, campagnes en mer suspendues et accès impossible à une grande partie du littoral ukrainien.

Kakhovka, mazout, mines : la pollution en cascade

La destruction du barrage de Nova Kakhovka, le 6 juin 2023, a révélé cette vulnérabilité. Une semaine plus tard, l'onde de crue atteignait la mer, chargée de sédiments, pesticides, résidus industriels et eaux contaminées. EU4EMBLAS a identifié 106 polluants organiques dans les échantillons d'eau et 68 dans les sédiments. À Odessa, la concentration cumulée des substances détectées atteignait jusqu'à seize fois le niveau mesuré en 2019. Des gènes de résistance à plusieurs familles d'antibiotiques ont aussi été repérés près d'Otchakiv et d'Odessa. Le suivi de 2026 y observe encore des changements, dont l'ampleur reste inconnue.

Un autre choc est venu du détroit de Kertch. Le 15 décembre 2024, deux pétroliers russes vieillissants, les *Volgoneft-212* et *Volgoneft-239*, ont été brisés ou endommagés par une tempête alors qu'ils transportaient du mazout. Les estimations de la quantité déversée varient fortement, d'environ 2 400 à 5 000 tonnes. Ce fioul lourd peut flotter, rester en suspension ou se déposer sur le fond selon la température ; il est donc beaucoup plus difficile à repérer et à récupérer qu'une nappe classique. Six mois après l'accident, l'analyse d'images satellitaires montrait encore une contamination persistante des côtes et des sédiments. Rien ne permet en revanche d'assimiler automatiquement ces navires à la « flotte fantôme » russe : l'accident révèle d'abord le risque créé par des bâtiments anciens, une navigation dangereuse

et une gouvernance fragmentée.

À ces pollutions s'ajoutent les épaves, les munitions et les mines libérées par les courants. Leur nombre et leur origine exacte restent impossibles à établir. L'Organisation maritime internationale maintient depuis 2022 une alerte sur les mines flottantes, tandis que la Turquie, la Roumanie et la Bulgarie ont créé un groupe naval commun pour les détecter et les neutraliser. Sa neuvième activation s'est déroulée au printemps 2026 : preuve que le danger n'a rien de résiduel. En juillet 2026, l'OMI dénonçait en outre une nouvelle série d'attaques contre des navires marchands en mer Noire et en mer d'Azov. Chaque coque touchée, chaque cargaison perdue ajoute au risque humain une menace de fuite d'hydrocarbures ou de substances dangereuses.

Les dauphins ne livrent pas de bilan

Les trois cétacés de la mer Noire – dauphin commun, grand dauphin et marsouin commun – sont devenus les symboles de cette crise. Explosions, sonars militaires, captures accidentelles, hydrocarbures et contaminants chimiques peuvent tous les blesser, les désorienter ou affecter leurs proies. Plus de 600 échouages avaient été signalés en 2022 sur les côtes bulgares, roumaines, turques et ukrainiennes. Ce chiffre ne permet pourtant ni d'établir le nombre réel de morts, ni d'attribuer chaque décès à la guerre. Les carcasses retrouvées ne représentent qu'une fraction des animaux disparus, et les autopsies restent rares.

L'incertitude n'atténue pas le problème ; elle en fait partie. En Crimée occupée et près des zones de combat, l'observation est presque impossible. À Odessa, le navire océanographique *Borys Aleksandrov* demeure endommagé à quai et trop exposé pour reprendre la mer. Les équipes ukrainiennes ont perdu une partie de leurs effectifs et de leurs sites d'échantillonnage. En mars 2026, le responsable d'EU4EMBLAS estimait que le paysage de la biodiversité avait profondément changé, tout en soulignant qu'il manquait les données nécessaires pour conclure espèce par espèce.

La science continue pourtant. Des chercheurs d'Odessa prélèvent des polluants et constituent une base d'ADN environnemental à partir des dauphins échoués. En juin 2026, EU4EMBLAS a équipé le laboratoire du Centre scientifique ukrainien pour l'écologie de la mer afin qu'il puisse analyser sur place les polluants organiques et les microplastiques. L'accord ACCOBAMS prépare parallèlement un plan d'après-guerre pour les cétacés : suivi du bruit sous-marin, analyses *post mortem*, contrôle des contaminants, déminage et restauration des habitats. Il faudra partir de séries lacunaires, mais ne pas attendre la paix pour les reconstruire.

Coopérer avant la paix

La coopération régionale n'est donc ni intacte ni totalement morte. La Commission de la mer Noire maintenait encore en 2024-2025 son Secrétariat, ses groupes d'experts, ses bases d'information et un projet de programme commun de surveillance. Mais une institution qui réunit Russie et Ukraine ne peut plus fonctionner comme avant : l'échange de données, l'accès aux eaux occupées et la confiance politique se sont effondrés au moment même où la circulation des polluants exige une réponse à l'échelle de tout le bassin.

Des coalitions plus étroites ont pris le relais. Les trois États membres de l'Otan riverains coordonnent le déminage ; l'Organisation maritime internationale a élaboré avec les pays côtiers un plan d'amélioration de la réponse aux marées noires ; EU4EMBLAS, RESPONSE et d'autres projets européens préservent des méthodes communes et des données ouvertes. Cette géographie à plusieurs cercles ne remplace pas la coopération des six riverains, mais elle évite que toute capacité d'action disparaisse.

L'Union européenne a franchi une étape supplémentaire en mai 2025 en proposant un pôle de sécurité maritime pour la mer Noire, conçu comme un système d'alerte précoce associant surveillance, protection des infrastructures et suivi des menaces environnementales. En juillet 2026, les ministres européens examinaient encore sa mise en œuvre ; l'Union recensait 65 projets régionaux, pour environ 200 millions d'euros, mais le pôle restait à concrétiser. Son utilité écologique dépendra moins du nombre de capteurs que de l'ouverture des données, de leur comparabilité et de la place accordée aux scientifiques des pays riverains.

La mer Noire rappelle ainsi une évidence : la sécurité maritime ne se limite ni aux navires ni aux ports. Elle inclut l'eau, les sédiments, les zones humides, les pêcheries et les espèces qui ignorent les frontières. Réparer cet espace prendra des décennies. Pour éviter de reconstruire à l'aveugle, il faut dès aujourd'hui protéger les observateurs, conserver les échantillons et rendre compatibles les systèmes de mesure. La première infrastructure de l'après-guerre sera peut-être une carte écologique commune.

Vignette : Vue satellite de la mer Noire (Source : NASA (1999), Wikimedia Commons).

* Niloofar VAFA est diplômée du master de Management durable et Impact social à l'ESSCA.

Pour citer cet article : Niloofar VAFA (2026), « Mer Noire : mesurer la catastrophe sous les bombes », *Regard sur l'Est*, 5 octobre.

Retour en haut de page

date créée
05/10/2026
Champs de Méta
Auteur-article : Niloofar VAFA*