

Notre site Internet est ouvert

Le site « web » du *Cedre* est ouvert aux internautes depuis le 12 février (<http://www.ifremer.fr/cedre>). Vous y trouverez une présentation du *Cedre*, de ses publications et de ses stages, un premier jeu de fiches sur les grandes pollutions pétrolières et, pour les impatients, notre toute dernière Lettre, le jour même de son bouclage (pour les distraits qui auraient perdu leurs anciens exemplaires, il y a aussi les 9 précédentes).

Interventions du *Cedre* au cours du mois de février

Le mois a vu se succéder des demandes de conseils très différentes : le 5, un problème de bouteille d'ammoniac fuyarde récupérée sur le littoral d'une commune finistérienne ; le 10, une fausse pollution en baie d'Audierne ; le 13, un produit chimique transporté à chaud en Saône et Loire, une fuite d'acide fluorhydrique à Saint-Nazaire et une fuite d'huile sur un stockage. Nous n'avons par ailleurs, bien malheureusement, pas pu apporter d'aide au CROSS Gris-Nez dans sa recherche du chalutier « Risque-tout », disparu en Manche avec 3 hommes à bord, faute d'un passage de satellite sur zone pour repérer une éventuelle nappe de fuel le jour du naufrage.

Un nouveau produit de nettoyage

La société CECA annonce le lancement d'un produit de nettoyage solvant non émulsionnant dérivé d'huile végétale, mis au point en collaboration avec l'IFP, sous la dénomination *INIPOL 50*. Ce produit a été testé dans des mangroves polluées et y a donné de bons résultats.

Un stock fournisseur d'absorbants

La société Rivard, fabricant du produit absorbant *Absorpal*, vient de mettre en place un stock d'urgence de 14 m³ de barrage et vrac disponible 24h/24 sur 6 centres : Angers, Bordeaux, Le Havre, Lyon, Marseille et Paris. Le contact téléphonique d'urgence est le 04 42 40 50 95.

Marchandises dangereuses en Manche

Les observations des CROSS (Gris-Nez, Jobourg et Corsen), analysées tous les six mois par la CEPPOL,

font ressortir les points suivants pour le dernier semestre de 1997 :

Plus de 8 000 navires (45 par jour en moyenne) ont déclaré des substances dangereuses, dont près de 30% des hydrocarbures. Ceux-ci sont transportés à 48% sur des VLCC (tonnage supérieur à 250 000 tonnes). Les chiffres, toutes cargaisons confondues, sont en hausse d'environ 10% par rapport au semestre précédent. En ce qui concerne les hydrocarbures, le trafic est stable depuis 9 ans (environ 115 MT par an).

Sur trois ans, le trafic des substances dangereuses a augmenté de plus de 100%, augmentation à pondérer par le fait que les déclarations des commandants de navire n'étaient certainement pas aussi complètes auparavant. Au palmarès des produits les plus transportés, hors pétrole et gaz, on notera :

- les huiles végétales et animales (2 MT, 160 navires)
- le méthanol (1 MT, 75 navires)
- les phosphates (1 MT, 50 navires)
- l'ammoniac (0,8 MT, 56 navires)

Puis vient un tir groupé de produits dont le tonnage avoisine les 500 000 tonnes : propylène, benzène, soude, acide phosphorique, engrais, urée.

Le *Cedre* utilise ces statistiques pour définir les priorités d'action de ses études et expérimentations sur les produits chimiques.

Le site Internet de l'ITOPF se renforce

L'ITOPF vient d'ajouter sur son site Internet (<http://www.itopf.com>) pas moins de 160 *country profiles*, fiches de synthèse qui indiquent, pour chaque pays, les structures responsables de la lutte en mer et à terre, les stocks d'équipements disponibles, les règles de notification de pollutions et d'autres éléments de base sur l'organisation et les capacités nationales de lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures. En suivant rigoureusement les conditions d'accès, la Lettre du *Cedre* est allée consulter les fiches : France, Fr.-Antilles, Fr.-Polynésie et Fr.-Guyane.

La Manche et la Mer du Nord zones spéciales dans un an

Nous avons omis de vous le signaler en septembre dernier, cela deviendra une réalité le 1er février 1999 par la procédure de l'accord tacite : parmi d'autres décisions, la 40ème session du comité de protection

de l'environnement marin de l'Organisation Maritime Internationale a adopté un amendement de l'annexe I de la Convention MARPOL qui ajoute la Mer du Nord et ses approches, la mer Celtique, la Manche et ses approches et la portion de l'Atlantique aux approches de l'Irlande à la liste existante des zones spéciales (Méditerranée, Baltique, Mer Rouge, golfe d'Aden, Antartique). Pour mémoire, le déversement d'hydrocarbures et d'eaux huileuses en quelque quantité que ce soit est interdit aux pétroliers et navires de plus de 400 tpl dans ces zones. Un navire pris en flagrant délit de déballastage dans les eaux internationales d'une zone spéciale ne peut donc pas arguer que son déversement était dans les limites acceptées.

Le GESAMP s'intéresse aux huiles non minérales

L'accident de l'*Allegra* (déversement d'huile de palme) ayant montré la faiblesse de nos connaissances sur l'impact de déversements d'huiles végétales en mer, et fait sortir des archives les travaux effectués sur l'accident du *Kimya* en 1991 (huile de tournesol), le groupe de travail EHS (*Evaluation of the Hazards of Harmful Substances*) du GESAMP s'est penché, dans sa 34^{ème} réunion (23-27 février), sur l'état des connaissances concernant le transport des quelque 900 huiles végétales et animales et produits dérivés qui circulent sur les mers du globe et sur les données environnementales les concernant. Ne trouvant que fort peu de données, les experts du groupe se sont donné comme « travail à la maison » de classer ces produits sur des critères comparables à ceux du classement des produits pétroliers (solubilité, point de fusion, viscosité, etc.).

Le fascicule officiel HNS/STD est disponible

Ceux qui souhaiteraient avoir à portée de main le texte complet de la convention STD (convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages liés au transport maritime de Substances Toxiques et Dangereuses) peuvent acheter, pour la modique somme de 8 £ Sterling, le petit livre bleu IMO-479E, qui rassemble le texte complet de la convention, l'acte final de la conférence du même nom et les 4 résolutions de cette conférence. Nous ne vous promettons pas une lecture facile, mais vous aurez en mains ce qui a été écrit.

Bilan du *Sea Empress*

Le comité de suivi et d'évaluation de la pollution du *Sea Empress* a présenté, dans un séminaire tenu à Cardiff du 10 au 14 février, le bilan de ses travaux. Ce bilan fait apparaître des conséquences modérées, la nature ayant déjà pansé ses plaies sur bien des points. Le comité attribue cette situation très encourageante à

la bonne organisation déployée par les autorités britanniques responsables et à une conjonction de paramètres particulièrement favorables (nature du pétrole déversé, progressivité du déversement, météorologie favorable, etc.). La société BMT a présenté à cette occasion un CD-rom convivial qui rassemble, jour par jour et site par site, un grand nombre de données relatives à l'accident : cartes d'évolution et de recueil des arrivages de pétrole à la côte, techniques de nettoyage et moyens mis en oeuvre, impact sur le milieu (faune marine et oiseaux).

Royaume-Uni : maintien des remorqueurs de haute mer

Suite aux recommandations du rapport Donaldson sur l'accident du *Braer* aux Shetland, la Garde-Côtière britannique avait contracté pour trois ans, à titre expérimental, trois remorqueurs de haute mer pour assurer une veille permanente dans le détroit du Pas-de-Calais, entre la côte écossaise et les îles de l'Ouest, et aux approches occidentales de la Cornouaille, à l'image de ce que fait depuis longtemps la Marine Nationale française à Brest et Cherbourg avec l'*Abeille Flandre* et l'*Abeille Languedoc*. Constatant que ces navires avaient assuré 180 interventions, dont plusieurs décisives, le gouvernement britannique a pris la décision de reconduire les contrats.

USA : retour en grâce des dispersants

L'*Oil Pollution Bulletin* et l'*Oil Spill Intelligence Report* ont consacré plusieurs pages aux dispersants dans leurs articles de fin janvier et début février. Après avoir été fortement contestés par les associations environnementales, et presque interdits d'utilisation dans divers Etats, les dispersants font actuellement l'objet d'un regain d'intérêt aux USA, suite à leur utilisation massive dans la pollution du *Sea Empress* (Pays de Galles) et aux rapports positifs des autorités et laboratoires britanniques spécialisés. Deux petits déversements intervenus les 22 et 23 janvier devant Galveston (Texas), l'un d'un pipe-line, l'autre d'un navire, pour un total d'une dizaine de mètres cubes, ont été traités par avion avec succès au Corexit 9527, évitant toute arrivée d'hydrocarbures à la côte. Observant qu'aucune action de ce genre n'avait été engagée au cours des cinq dernières années, des représentants des Garde-Côtes et du *National Response Council*, ont qualifié cette opération d'historique et ont affirmé leur intention de réaliser d'autres épandages de dispersants dans des situations similaires. Un colloque va se tenir les 18 et 19 mars à Anchorage sur le thème de l'utilisation des dispersants en Alaska, avec l'intention d'engager un débat sur l'ampleur réelle des effets toxiques

sublétaux des dispersants et du pétrole dispersé pour
la vie marine.