

Interventions du mois

L'événement marquant du mois a été une légère pollution par hydrocarbures de la baie de Lampaul (île d'Ouessant) le 17 septembre, provenant de l'épave du caboteur danois *Peter Sif*, coulé en 1979 par 60 m de fond avec un peu plus de 300 m³ de fuel et d'huiles à bord. Deux brèches, localisées sur l'épave par les plongeurs de la Marine Nationale, ont été obstruées dès le premier jour, tandis qu'un barrage était mis en place pour protéger des filières aquacoles. La Préfecture maritime étudie maintenant les moyens de purger rapidement l'épave. Depuis l'année dernière, c'est la troisième pollution en France par une épave ancienne, après les cas du cargo *Sea Venture* à la Réunion (Lettres n°31 et 39) et de la frégate *Laplace* au Cap Fréhel (Lettre n°39).

Exercices : Antipol Manche 98

L'exercice « Antipol Manche 98 » a simulé, les 29 et 30 septembre, une pollution en mer suite à une collision entre un pétrolier de 30 000 tonnes de l'armement Van Ommeren affrété par Elf et un chalutier de pêche industrielle. Une dérive des nappes d'hydrocarbures en baie de Lannion a conduit à déclencher successivement le plan Polmar-Mer et les plans Polmar-Terre du Finistère et des Côtes d'Armor. Cet exercice a été l'occasion pour le *Cedre* de mettre en oeuvre le modèle de dérive de nappes et d'évolution des propriétés du produit déversé OSIS (*Oil Spill Information System*), acquis en début d'année et maintenant opérationnel.

IMLA 10 à Saint-Malo

La 10^{ème} conférence internationale de l'*International Maritime Lecturers Association* s'est tenue à l'école nationale de la marine marchande de Saint-Malo, du 14 au 18 septembre, réunissant des professeurs d'enseignement maritime d'une trentaine de pays. Le *Cedre* a été invité à présenter ses activités et à expliquer pourquoi les navigants doivent être formés aux problèmes de pollution par hydrocarbures et substances dangereuses. Nous avons rappelé que la convention OPRC a conduit à amender MARPOL 73/78 en vue de l'établissement des *Shipboard Oil Pollution Emergency Plans* (SOPEP), que la

convention et le code STCW 95 imposent une formation des marins en matière de transport des matières dangereuses et de procédures d'urgence en cas de pollution. Les impératifs opérationnels liés aux SOPEP et à des réglementations nationales comme l'*Oil Pollution Act* (OPA) de 1990 aux Etats-Unis, les coûts des pollutions et leur impact en terme d'image de marque ont été donnés comme des motifs suffisamment puissants pour que les marins soient formés, ou au moins sensibilisés.

Finlande : purge des soutes d'une épave

La France n'est pas la seule à se trouver confrontée à des pollutions par épaves anciennes. Face à des suintements intervenant chaque année en été, l'institut finlandais pour l'environnement vient d'achever une deuxième campagne saisonnière de purge du fuel lourd des soutes de l'épave du navire charbonnier *Park Victory*, coulé en 1948 dans ce qui est maintenant le parc naturel de l'archipel Saarstemi. Au total, 153 tonnes ont été pompées de 16 des 19 soutes, pour un coût proche de 10 millions de F. L'institut envisage une dernière campagne l'été prochain pour tenter de régler le problème des 3 soutes restantes.

Corée : purge de pétroliers coulés

En Corée aussi on purge des épaves : les compagnies Smit Tak et Frank Mohn achèvent le pompage d'un peu plus de 600 tonnes de pétrole restant dans l'épave du pétrolier *Yu-Il n°1*, coulé par 70 mètres de fond en septembre 1995. Dans une eau qui ne dépasse pas 12°C, le pétrole est fluidifié par injection de vapeur et pompé par le système automatique déjà utilisé pour l'épave du ferry *Estonia* en mer Baltique. L'appareil ne nécessite pas de plongeurs et se déconnecte très rapidement en cas de mauvais temps. Aussitôt le chantier achevé, les mêmes compagnies passeront à celui du pétrolier *Osung n°3*, coulé par 80 mètres de fond en avril 1997 avec vraisemblablement 1 400 tonnes de pétrole à bord. Ces opérations, dont le remboursement a été accepté par le FIPOL, sont essentielles non seulement pour la protection de l'environnement mais aussi pour les opérateurs économiques touchés : face au risque de dommages additionnels en cas de fuites depuis les épaves, le FIPOL a plafonné les indemnités des victimes du

Yu-Il n°1 à 60% des montants de dommages reconnus et à 25% pour l'*Osung n°3*.

Espagne : marée de boue d'Aznalcollar (suite)

Les travaux continuent, avec un total fin septembre de 4 millions de mètres cubes de matériaux pollués retirés de la zone et 1,6 million de mètres cubes de sols agricoles décapés. Le traitement des eaux est achevé et les analyses dans le Guadalquivir indiquent un retour à une situation normale. La zone affectée reste fermée aux visiteurs et à toute activité agricole et d'élevage. Un programme de réimplantation d'une couverture herbeuse et d'acquisition des terrains agricoles a été engagé. Ce programme vise à réaliser à terme une coulée verte sur les rives des fleuves Agrio, Guadamar et Guadalquivir (coût estimé : 1 milliard de F). Un rapport d'audit de l'impact de l'accident et des mesures prises, réalisé par le département Environnement du Cabinet Coopes et Lybrand, est maintenant disponible sur le site web de la province d'Andalousie (www.cma.caan.es/aznalcollar/idxaznolcollar.htm).

Espagne : rupture de pipe-line en Andalousie

Sans que cela remette en cause les conclusions du dernier rapport de l'Organisation européenne pour l'environnement, la santé et la sécurité des compagnies pétrolières (CONCAWE), qui met en évidence une réduction des deux tiers des fuites de pipe-lines entre les années 70 et 90 en Europe, une fuite de quelque 400 m³ de gazole est intervenue le 22 septembre en Espagne, sur l'oléoduc Rota-Saragosse à Feija, sur la rive d'un affluent du fleuve Guadalquivir, que des nappes ont atteint malgré les barrages mis en place. Ce pipe-line, construit en 1958 pour les besoins de bases militaires américaines, était noté comme dangereux et la municipalité de Feija avait demandé son déplacement.

Londres : des emplois à l'ITOPF

L'*International Tanker Owners Pollution Federation Ltd* (ITOPF) a l'habitude d'aller très amicalement débaucher un de nos ingénieurs pour se pourvoir en expert multilingue à base francophone. Juste retour des choses, le FIPOL vient de débaucher le numéro 2 de l'ITOPF, Joe Nichols, pour pourvoir son nouveau poste de directeur des réclamations. L'ITOPF, qui vient d'étendre ses services aux navires non pétroliers (auteurs du quart des pollutions sur lesquelles intervient l'organisation), ne remplace pas Joe Nichols dans son poste mais recherche deux jeunes multilingues pour des recrutements à la base.

Royaume Uni : amende maximum

Le quintuplement du plafond de ses amendes pour déversements volontaires d'hydrocarbures en mer, décidé l'année dernière par le gouvernement britannique, n'était pas seulement une décision de principe : l'amende maximum (250 000 livres sterling, soit plus de 2,5 millions de F) a été infligée pour la première fois le 11 septembre dernier. Le condamné est l'armateur danois du porte-conteneurs *Weser*, photographié par un avion de la *Maritime and Coastguard Agency* avec un déversement intermittent de 10 km dans son sillage, entre le cap Land's End et les îles Scilly, le 22 juillet.

Royaume-Uni : on ne cache rien

Pour ceux qui auraient raté cette importante information, un terminal pétrolier de *British Petroleum* aux Shetland, appliquant à la lettre l'obligation légale de signaler toute pollution à la *Maritime and Coastguard Agency*, a dénoncé au mois de juillet une pollution de 1 litre (oui, mille millilitres) d'hydrocarbures par le navire M/V Greenpeace au large des Shetland. De mauvaises langues insinuent que cette initiative pourrait être liée à une tentative de Greenpeace, l'année dernière, de faire fermer ce terminal pour un déversement de cinquante litres d'hydrocarbures.

Impact de la marée noire de la guerre du Golfe

Un article du *Marine Pollution Bulletin* (vol. 36/6, juin 98, pp 472-489) fait un point 7 ans après l'impact de la plus grande marée noire de l'histoire (mai 1991) sur le littoral saoudien, à partir d'un programme de suivi réalisé par l'Université du Pays de Galles et le sanctuaire marin de Jubail. Dès 6 mois après la pollution, il est apparu que les annonces initiales de mortalité totale n'étaient pas fondées. L'expérimentation a montré la persistance d'une toxicité significative dans les sédiments deux ans et demi après le déversement, tandis que les indices de diversité spécifiques revenaient à leur niveau de base au bout de 3 ans dans la zone de balancement des marées. Toutes les espèces disparues après la catastrophe étaient de retour fin 1995, les équilibres d'origine commençant à se rétablir dans des délais de 2 ans après la pollution dans les zones rocheuses, et 5 ans dans les marais mouillés uniquement par fortes marées. En comparaison avec d'autres déversements, ces délais sont jugés un peu au-dessus de la norme en milieu subtropical, ce qui est attribué à l'ampleur de la pollution.

Dans le cadre d'un contrat avec le Secrétariat Général de la Mer et du programme européen *Oilwatch*, le *Cedre* convie les personnes intéressées à une session d'information gratuite sur « *L'imagerie satellitale* »

dans la lutte contre les pollutions marines par hydrocarbures », jeudi 26 novembre à Nice. Le programme détaillé est disponible sur demande.