

Safer Seas Cleaner Seas, Brest, 11 au 16 mars

Au bouclage de cette lettre, le nombre des inscrits frôlait les 560 et l'hôtellerie brestoise du centre ville donnait des signes de saturation. Si vous n'avez pas prévu de venir, il ne vous reste qu'à changer d'avis très vite ou à vous contenter des actes quand ils sortiront.

Nouveau guide, nouveau CD Rom

Le guide du *Suivi écologique d'une pollution accidentelle des eaux* et le CD Rom des *Archives Erika* sont venus renforcer notre collection. Ils sont disponibles au service documentation (respectivement 17,9 € et 18 € TTC).



Interventions du mois

Dans le mauvais temps du 2 février, le porte-conteneurs *Lykes Liberator*, en route de Bremerhaven (Allemagne) vers Charleston (USA), avec 3 000 conteneurs à son bord, signale la perte de 60 conteneurs, à quelque 200 km à l'ouest de l'île de Sein, dont l'un contenant 3 citernes de produits chimiques dangereux. D'abord repérées par un avion de surveillance, les citernes sont ensuite perdues puis signalées, le 8, aux abords du rail d'Ouessant. Durant ce laps de temps, une évaluation des risques a justifié que soient conduites des opérations de repérage et de récupération, les catalyseurs chimiques hydro-réactifs contenus dans les citernes pouvant s'enflammer spontanément au contact de l'air et provoquer de graves brûlures. Les documents de transport ont permis de remonter au fournisseur, la société belge Albemarle. Sa cellule d'intervention d'urgence a été aussitôt mise à disposition des autorités. Le 10, avec le soutien du remorqueur *Abeille Flandre*, le bâtiment de soutien du haute-mer *l'Alcyon* prend en remorque et ramène au port de Brest les trois citernes qui sont remises au responsable sécurité de la société Albemarle.

Par ailleurs, le 11, un fût cylindrique est récupéré sur la plage de Sagone (Corse du Sud) et le 21, suite à un dégazage en Mer du Nord, la plage de Malo-les-Bains, près de Dunkerque est souillée par des boulettes de fuel sur plusieurs centaines de mètres.

Essais de maquettes en polludrome

Dans le cadre d'un projet CEP&M avec Doris Engineering et Alstom Chantiers de l'Atlantique, des essais ont été menés dans le polludrome du Cedre sur une maquette de navire dépollueur, afin de tester la dynamique de l'écoulement et le comportement de la récupération. Le polludrome s'est avéré être un outil intéressant et adapté, permettant d'utiliser réellement des hydrocarbures qui représentaient, par le biais de calculs de similitude, des polluants d'une large gamme de viscosité.

Ievoli Sun : pas de pollution, pas de payeur

La juge d'instruction a suivi la réquisition du Parquet et clos par une ordonnance de non-lieu, le 6 février, la plainte du Conseil Général de la Manche : la cargaison du chimiquier coulé le 31 octobre 2000 a été en partie récupérée, en partie dispersée dans le milieu, sans qu'il y ait eu pollution. Il n'en reste pas moins que des frais de lutte et d'expertise ont été engagés par les parties prenantes de l'organisation POLMAR, en sus des dépenses de l'armateur. En l'absence d'un fonds SNPD (Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses), les coûts de personnel et de moyens propres resteront à la charge de ceux qui les ont engagés, les frais exceptionnels à la charge du fonds POLMAR.

Erika : chantiers et procédures

Sur le terrain, quelques chantiers restent encore ouverts sur Belle-Ile, St-Gildas-de-Rhuys et St-Pierre-Quiberon. Au plan des procédures, deux jugements sont tombés le 1er mars. La cour d'appel de Rennes a débouté la commune de Mesquer dans sa tentative pour faire reconnaître le statut de déchet au fuel de l'*Erika*. Le tribunal administratif de Poitiers a rejeté la requête de l'association des victimes vendéennes de l'*Erika* qui conteste l'absence de contraventions infligées au groupe Total Fina Elf par les préfets. Au plan scientifique, la revue *Toxicology Letters* a publié un article de l'Institut néerlandais de santé publique et d'environnement (RIVM) sur les risques (« très limités ») encourus par les bénévoles et les usagers des plages.

France : pollution par réseaux d'eaux pluviales

La revue *Face au risque* a publié dans son dernier numéro (n°30, février 2002, p. 13-16), sous la signature de MM. Guérin et Claret (Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement), une intéressante exploitation de 165 accidents recensés de 1997 à 2000 par la base de données ARIA, impliquant explicitement des réseaux d'eaux pluviales. 53% de ces accidents ont concerné du gazole ou du fuel ; 58% ont été dus à une défaillance technique ; 9 accidents caractéristiques et 8 accidents historiques sont décrits. Des propositions de mesures permettant de réduire les pollutions résultantes sont présentées.

France : juridictions compétentes

La loi du 3 mai 2001 avait prévu le quadruplement du montant des amendes en cas de rejets polluants par les navires. Un décret daté du 16 février 2002 vient de compléter le dispositif en désignant les Tribunaux de Grande Instance du littoral maritime qui seront compétents pour juger des infractions. Pour la France métropolitaine, les tribunaux du Havre, de Brest et de Marseille seront compétents pour juger les infractions commises jusqu'à la limite des eaux territoriales. Le Tribunal de Grande Instance de Paris reste compétent pour les infractions commises dans la zone économique exclusive française.

Europe : un pas vers deux conventions

Le *Journal Officiel* de l'Union Européenne a publié, le 26 février, deux propositions de décisions importantes en matière de responsabilité. La première autorisera les états membres à signer et ratifier la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures de soutes. La seconde autorisera la signature de la convention sur les dommages dus au transport maritime des substances nocives et potentiellement dangereuses (ex : la cargaison du *Ievoli Sun*). Dans les deux cas, la responsabilité de l'Union sur des articles relevant du droit communautaire empêchait les états membres de signer ; cela deviendra possible après l'approbation des propositions prévue en juin.

Canada : 125 000 \$ le déballastage

Ce sont des dollars canadiens, représentant finalement seulement environ 90 285 €. Mais cette condamnation en date du 25 février 2002 fait cher à l'unité de volume pour un déversement de 850 litres de substances huileuses par le navire philippin *Baltic Confidence*, au large d'Halifax le 22 décembre 1999. Oui, vous avez bien lu, décembre 1999. Malgré les photos prises d'un hélicoptère de la Garde-côtière, montrant une irisation de 20 milles de long, il a fallu 2

ans de procédure et une collaboration entre les autorités américaines, finlandaises, russes et finlandaises pour parvenir à convaincre l'armateur de plaider coupable.

Californie : le responsable démasqué

La précédente Lettre du *Cedre* avait signalé une vaste chasse au responsable de plus de 10 000 morts d'oiseaux de mer depuis 1997 dans les eaux californiennes. Le 5 février, une exploration par robot sous-marin et des prises d'échantillons ont levé le mystère : le coupable était le *Jacob Luckenbach*, un cargo de 143 m de long coulé en juillet 1953 dans la baie de San Francisco, au sud-ouest du célèbre pont *Golden Gate*, à la suite d'une collision. Il s'agit maintenant d'organiser et réaliser l'allègement des soutes du navire.

Nouvelle-Zélande : pollution de cargo

La Nouvelle-Zélande n'a pas l'habitude de faire les gros titres du monde des pollutions majeures. Aussi, quand un cargo s'y échoue en déversant un peu de fuel de soute, c'est un déferlement d'articles dans les médias. Le *Jody F. Millenium*, armateur japonais, pavillon panaméen, équipage coréen, 156 m de long, chargé de 2 000 tonnes de billes de bois, s'est échoué le 6 février sur la plage de Waikanae, dans la région de Gisborne (côte est) avec un peu plus de 700 tonnes de fuel et de diesel à bord. Un allègement de son chargement et une course contre la montre engagée à l'approche d'une dépression ont permis de limiter le déversement d'hydrocarbures à une quarantaine de tonnes. Les travaux de nettoyage ont mobilisé plusieurs centaines d'intervenants.

Exxon Valdez : appel d'offres

Le traditionnel appel d'offres annuel de l'Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council pour des travaux de recherche, suivi et restauration en relation avec la pollution causée par le navire en 1989 a été publié le 11 février. C'est à notre connaissance la seule marée noire 13 ans après laquelle subsistent encore des financements pour des études scientifiques et travaux de restauration.

Thaïlande : le citernier refait surface

Coulé à l'envers, par 35 m de fond dans le golfe de Thaïlande en 1996, après avoir heurté un récif de corail, avec un chargement de 600 tonnes de gaz de pétrole liquéfié, le citernier *Pak One* a fait surface tout seul au début du mois et s'est mis à dériver lentement vers les eaux internationales, représentant un danger évident pour la navigation. La marine thaïlandaise, bien ennuyée, a équipé l'épave d'une balise et en assure la surveillance, en attendant la mise en place d'une opération de sauvetage, qui pourrait être financée par l'assureur.