

## NAUFRAGE DU PETROLIER *PRESTIGE*

### - Implication du *Cedre* -



Photo douanes françaises / avion POLMAR II

### L'accident

Le mercredi 13 novembre 2002 à 14h50 TU, le pétrolier *Prestige*, battant pavillon des Bahamas, émet un MayDay au large du cap Finisterre (Galice, Espagne). Il accuse une forte gîte et demande l'évacuation. L'équipage est hélicoptéré. Le navire est en avarie machine et dérive au gré des conditions météo-océaniques. Le *Prestige* a chargé 77 000 tonnes de fuel lourd M100 au terminal de Ventpills, Lettonie, et peut-être avant à Saint-Petersbourg. Il se rendait vraisemblablement à Singapour avec escale à Gibraltar. A 17h00 heure locale, une observation aérienne dépêchée par les autorités espagnoles met en évidence une fuite de pétrole en mer. Trois remorqueurs de la Sasemar (Société nationale en charge du sauvetage en mer et de lutte antipollution) se dirigent vers la zone de

l'accident. La prise en remorque réussit le 14 dans la matinée. En fin de journée, la gîte du bateau est réduite. Le 15 au matin, le pétrolier a été remorqué à 60 nautiques des côtes espagnoles. Il a une déchirure de 35 mètres de long sur le flanc droit. La société

Smit Salvage, pressentie par l'armateur, est sur place. Le 16 au matin, le pétrolier est à 50 milles nautiques du Cap Toriñana. Il est remorqué vers le large à 1,5 noeud. La déchirure mesure 53 mètres. Le 18, le *Prestige* se positionne à plus de 100 nautiques dans l'ouest-sud-ouest du Cap Finisterre. Le 19, il se casse en 2 à 130 nautiques des côtes du Cap Finisterre. La partie arrière coule à 12h00 par 3 500 m de profondeur. La partie avant suit vers 16h00.

### Le produit

Dès le 13 décembre, le *Cedre* se préoccupe de mieux connaître le polluant en cause, identifié comme Fuel Oil M-100 (terminologie russe). C'est le même type de produit que celui déversé par le *Baltic Carrier*, en mars 2001, au Danemark (Lettres n° 70, 71 et 89 et bulletin n°15). Il se caractérise par une densité relativement élevée, proche de celle de l'eau (0.9753) et une forte viscosité initiale (611 centiStockes à 50°C). Il montre une très faible tendance à l'évaporation et à la dispersion naturelle. De plus, à l'instar du Fuel Oil n°2 (FO2) de l'*Erika* et du M-100 du *Baltic Carrier*, il tend à se mélanger avec l'eau de mer pour former une émulsion extrêmement visqueuse, très difficile à pomper.

### Le démarrage de la lutte

Le 14 au matin, le fuel déversé à partir du pétrolier forme un chapelet de nappes s'étendant sur 20 milles marins de long. Le Biscaye Plan, plan d'intervention franco-espagnol en cas de sinistre en Atlantique, est déclenché à midi. Des moyens nautiques et aériens de la Marine nationale et des Douanes françaises sont immédiatement mis à disposition de Sasemar. Le remorqueur de haute-mer de la Marine nationale *Ailette* appareille avec à bord le Président de la CEPPOL et un ingénieur du *Cedre*. Deux autres conseillers techniques du *Cedre* sont mis à la disposition de la Sasemar, le 15, dans le cadre de la convention de coopération entre les organismes. L'observation aérienne confirme un chapelet de nappes échappé du navire. Les plus proches se situent de 7 à 15 nautiques des côtes. Les premiers arrivages touchent le littoral dans la matinée du 16, entre la Corogne et le Cap Finisterre. Un poste de commandement opérationnel est mis en place à la Corogne. La coopérative britannique de lutte antipollution OSRL (Oil Spill Response Ltd) est contractée par Sasemar pour intervenir sur le littoral. Le 17, le directeur du *Cedre* rencontre le directeur des opérations de la Sasemar à Madrid pour préciser la collaboration entre les deux organismes. A terre, plusieurs sites

Rédaction, information  
*Cedre*, rue Alain Colas  
B.P. 20413 - F 29604 BREST CEDEX  
Tél. : 33 (0) 2 98 33 10 10  
Fax : 33 (0) 2 98 44 91 38  
E-mail : [contact@le-cedre.fr](mailto:contact@le-cedre.fr)  
Internet : <http://www.le-cedre.fr>  
Directeur de la publication : M. Girin  
Rédacteur en chef : C. Rousseau  
Secrétariat : A. Tygréat  
N° I.S.S.N. : 1243 - 5201

sont désignés prioritaires par les autorités locales espagnoles (Xunta), en accord avec les spécialistes sur place.

## La lutte à terre

La lutte à terre est assurée par Tragsa (société privée espagnole sous contrat avec le ministère de l'environnement), des bénévoles et l'armée. L'encadrement technique est fourni par Tragsa, avec le soutien de l'OSRL et par la sécurité civile allemande et belge venue dans le cadre de la coopération européenne. Les conseillers techniques du *Cedre* sur place sont chargés de la formation, avec l'ITOPF, des encadrants Tragsa, de reconnaissances des sites, de préconisations techniques et environnementales et du contrôle de certains chantiers sensibles (marais littoraux).

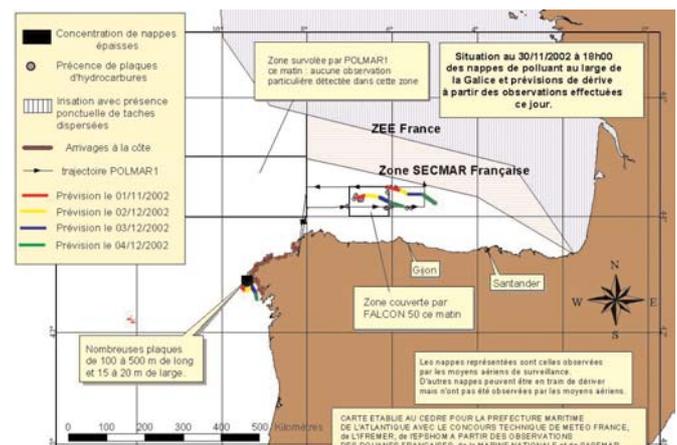
Au 30 novembre, la quantité globale de déchets récupérés est estimée à 3 700 tonnes, dont 1 200 tonnes de déchets solides récupérés à terre. Le 1er décembre, de nouveaux arrivages massifs ont lieu, notamment au cabo Vilano, entre Muxia et le cap Finisterre, sur l'île Lobera Grande et dans la zone de Carnota (baie de Corcubion). Sur certains des sites précédemment touchés, on retrouve des nappes enfouies sous le sable, jusqu'à 40 cm de profondeur. Des pollutions en "mille-feuilles" sont aussi présentes par endroit.

## Le suivi et la prévision de dérive des nappes

Le PC intervention du *Cedre*, activé dès le 13, commence la production d'une note de synthèse journalière complétée d'une carte de prévision de dérive, en association avec MétéoFrance et la Marine nationale. Le 18, un ingénieur de Sasemar rejoint, à Brest, la cellule cartographie pour un transfert de technologie en urgence. Sur instruction du Secrétaire général de la Mer, cette cellule est étendue, le 21, au Shom et à Ifremer, pour la production d'une carte quotidienne faisant autorité.

Cinq hélicoptères et trois avions assurent la surveillance aérienne. Un avion Polmar des Douanes françaises survole les zones affectées par le naufrage, tandis qu'un Falcon 50 de la Marine nationale surveille les zones à l'ouvert du golfe de Gascogne. Le 20, un vol repère une zone polluée de cinq nautiques carrés au-dessus des épaves, deux nappes importantes à 28 nautiques au large du cap Finisterre et une zone riche en galettes de quelques mètres de diamètre, centrée à 10 nautiques au sud du Cap Finisterre. L'*Alcyon*, navire récupérateur d'hydrocarbures, rejoint l'*Ailette* pour participer à la lutte en mer. Le 23, deux zones de pollution sont localisées dans un secteur très proche des épaves et sur un rectangle de 10 x 5 nautiques contenant une centaine de nappes de taille variable. Les nappes dérivent à une vitesse de 10 à 15 nautiques par jour. Le 24, un vol repère 4 accumulations

de nappes (irisations et plaques d'émulsion) dans le golfe de Gascogne. Le 27, un survol de la zone la plus polluée, à l'ouest de la Galice, montre que l'ensemble de nappes s'est déplacé vers le nord-nord-est, conformément aux prévisions de Météo-France. Sur la zone la plus dense, sont décomptées 192 nappes de diamètre inférieur à 25 m, 57 nappes de diamètre inférieur à 50 m, 11 nappes de diamètre supérieur à 50 m et 1 nappe de diamètre supérieur à 300 m. Le 28, un vol relocalise les plus importantes zones de pollution à l'ouest de la Galice, en particulier 2 groupes de nappes à environ 38 milles des côtes. Le 29, deux nappes très importantes sont observées à 17 milles dans l'ouest-sud-ouest du cap Finisterre. Le 30, plusieurs plaques d'hydrocarbures sont localisées dans le Golfe de Gascogne, correspondant bien à une grande nappe irisée observée le 25, qui n'avait pas pu être relocalisée depuis. Deux grandes traînées de plaques de polluant générant de grandes quantités d'irisations sont observées au-dessus des épaves.



Carte de situation et de prévision au 30/11 à 18h

## La lutte en mer

Les 26 et 27, l'*Ailette* et le *Rijn Delta* (Pays-Bas) récupèrent au total 2 100 m<sup>3</sup> de produit. Le 28, les conditions de mer rendent impossible toute récupération. En fin de mois, sept navires de lutte *Alcyon*, *Ailette* (France), *Rijn Delta*, *Arca* (Pays-Bas), *Sefton Supporter* (Royaume-Uni), *Neuwerk* (Allemagne) et *Union Beaver* (Belgique) travaillent dans la zone ouest de la Galice, avec des résultats divers. Six autres navires antipollution sont en route pour rejoindre la zone début décembre, le *Gunnar Seidenfaden* (Danemark), le *Boa Master* et le *Farscout* (Norvège), l'*Acqua Chiara* et le *Tito*, (Italie), le *British Shield* (Royaume-Uni). L'*Atalante* (Ifremer), contracté par Sasemar, arrive avec le *Nautile* pour des plongées sur l'épave. Pour plus d'informations rendez-vous sur notre site Internet : <http://www.le-cedre.fr>

## EN DEHORS DU *PRESTIGE*

### Evaluation d'un produit dispersant

Un nouveau dispersant, le DISPEREP 12, de la société REP, s'est ajouté sur la liste des produits dispersants évalués par le *Cedre* pour un usage en mer contre les pollutions accidentelles par produits pétroliers (voir la liste sur notre site Internet, à la rubrique lutte/produits de lutte).

### Var : exercice et sensibilisation des communes

Un exercice Polmar a eu lieu les 13-14 novembre 2002 sur la commune de Six-Fours-les-Plages (Var) pour tester les dispositions de protection de la lagune du Brusuc, qui présente un grand intérêt pour ses herbiers de posidonies et des difficultés de protection avec trois passes au sud entre les îles des Embiez sujettes à des courants très forts et une grande ouverture au nord nécessitant de l'ordre de 1 200 m de barrage de haute mer. Environ 60 personnes (DDE, SDIS-CS de Six-Fours, CETMEF...) ont participé à l'exercice avec la pose de 1 500 m de barrages provenant du stock Polmar de Port de Bouc.

En complément à cet exercice les communes littorales du Var étaient invitées les 21-22 novembre à une session de sensibilisation aux pollutions marines accidentelles du littoral et aux moyens de s'y préparer, comme les plans InfraPolmar, avec le soutien de la Région PACA soucieuse des risques et des responsabilités des différents acteurs. Une vingtaine de personnes, représentant 10 communes, a participé à ces deux journées, animées par les spécialistes du *Cedre* et les responsables Polmar de la Préfecture du Var et de la DDE. Une visite des moyens Polmar disponibles à Port de Bouc a donné des informations concrètes aux élus communaux.

nationale, 4 des douanes, 3 des CROSS et le président de l'association " Intervention ". Comme à l'habitude, la salle de conférences s'est transformée en lieu de débats et en espace d'échanges entre les participants.

Nous avons également accueilli, du 18 au 21 novembre, des représentants des trois préfectures maritimes françaises à l'occasion du stage d'état-major " Gestion des accidents maritimes, hydrocarbures et produits chimiques ". Déjà très motivés en arrivant, les stagiaires ont suivi attentivement chaque jour l'évolution de la situation du pétrolier *Prestige* et de la pollution qu'il générait.



Stage d'état-major " Gestion des accidents maritimes, hydrocarbures et produits chimiques "

### Pollution d'une rivière par du kérosène

Suite à la rupture d'un pipeline, enterré à 80 cm de profondeur, plus de 50 m<sup>3</sup> de Jet A1 (carburacteur) se sont déversés dans la Lizaine, (Doubs) le 7 novembre. L'équipe Sécurité de la compagnie qui gère le pipe a travaillé en collaboration avec les pompiers pour la mise en place de barrages en plusieurs endroits (notamment 3 installés à environ 15 km en aval, près de Montbéliard). Un des risques majeurs était que le produit, très volatil, s'accumule en un point de la Lizaine, canalisée en souterrain sur 1 km dans sa traversée de Montbéliard. Des mesures d'explosimétrie n'ont pas mis en évidence de dangerosité particulière.

Deux récupérateurs à seuil ont été installés en deux points différents, ainsi que des bacs souples pour le stockage des effluents. Les récupérateurs n'ont été efficaces que peu de temps, le polluant, très évaporable, s'étant rapidement présenté sous forme d'irisations. De ce fait très peu de produit a été récupéré, même à l'aide des absorbants. De plus,

### Stages de formation

La deuxième session 2002 du stage d'observation aérienne s'est déroulée au *Cedre* du 4 au 6 novembre. Elle a accueilli 7 représentants de la Marine

Rédaction, information  
*Cedre*, rue Alain Colas  
B.P. 20413 - F 29604 BREST CEDEX  
Tél. : 33 (0) 2 98 33 10 10  
Fax : 33 (0) 2 98 44 91 38  
E-mail : [contact@le-cedre.fr](mailto:contact@le-cedre.fr)  
Internet : <http://www.le-cedre.fr>  
Directeur de la publication : M. Girin  
Rédacteur en chef : C. Rousseau  
Secrétariat : A. Tygréat  
N° I.S.S.N. : 1243 - 5201

deux jours après la fuite, des trombes d'eau semblent avoir fait disparaître les irisations. Quatre canards ont été retrouvés pollués et envoyés chez un vétérinaire. Il n'y a pas eu de mortalité piscicole constatée. Une étude de l'impact de la pollution va être menée à la demande de la compagnie qui gère le pipeline.

## **Bretagne : déballastage non prouvé**

Après une série de condamnations sans précédent, le tribunal correctionnel de Paris a relaxé, le 13 novembre, le capitaine d'un navire libérien observé le 21 avril 2001 par un hélicoptère de la Marine nationale avec 14 milles d'irisations d'apparence huileuse dans son sillage au large de la Bretagne : le tribunal n'a pas jugé la pollution établie. Ses attendus ne manqueront pas de soulever des débats passionnés lors de notre prochain stage d'observation aérienne.

## **Europe : directives et règlements**

Le règlement instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) est paru le 29 novembre au journal officiel des Communautés. Le COSS remplace les différents comités existants et assistera la Commission dans le domaine de la législation maritime. Le règlement est accompagné d'une directive visant à améliorer la mise en œuvre de la législation, notamment en favorisant la prise en compte des modifications apportées aux conventions internationales.

## **PVD : quelle organisation antipollution ?**

La semaine du 12 novembre, le *Cedre* a été invité à participer à la réunion, dans les locaux de l'OMI, d'un groupe de travail préparatoire à l'*International Oil Spill Conference 2003*, qui doit se tenir au printemps prochain à Vancouver. L'objectif affiché était de faire le point de la performance des différents systèmes nationaux de réponse aux pollutions accidentelles majeures par hydrocarbures. Cet atelier de 3 jours, impliquant une trentaine de participants venus des quatre coins de la planète, et surtout des USA, a tenté de comparer les mérites respectifs des modèles gouvernementaux (type Grande-Bretagne) et industriels (type USA) de gestion de la lutte antipollution. Américains et européens ont eu quelques difficultés à s'entendre sur les questions posées, et par conséquent sur les réponses à apporter et recommandations à faire aux pays en voie de développement, vers lesquels les organisateurs de l'IOSC 2003 souhaiteraient faire passer un mes-

sage plus international que le bilan fait en 2001 du seul modèle américain (OPA 90).

## **Afrique du Sud : le *Jolly Rubino* restera là**

L'incendie éteint et la lutte antipollution achevée, les autorités sud-africaines ont choisi en fin de mois de laisser en place l'épave du porte-conteneurs *Jolly Rubino* (Lettres n° 88 et 89) après démantèlement de ce qui reste de sa passerelle, pour des raisons de sécurité. Il restera là jusqu'à ce que les éléments achèvent de le démanteler.

## **USA : *Exxon Valdez*, affaires d'argent**

L'*Anchorage Daily News* rapporte que 2 000 pêcheurs vont recevoir d'*Exxon* une indemnisation moyenne de 10 700 \$ pour la baisse du cours du saumon causée par le naufrage de l'*Exxon Valdez*. Le délai de ce paiement serait dû au temps nécessaire pour établir les montants de leur indemnisation. Par ailleurs, au moment où nous éditons cette lettre, le montant des dommages punitifs infligées à *Exxon* vient d'être réduit par le tribunal d'*Anchorage* de 5 milliards de \$ à 4 milliards. L'avocat des victimes a déclaré ce montant approprié. Celui d'*Exxon* l'a déclaré sans aucune conformité avec la législation.

## **USA : bricoler ou falsifier coûte cher**

Bricoler le séparateur eau-huile de son navire ou falsifier le cahier des hydrocarbures coûte cher aux USA, signale le bulletin *Oil Spill Intelligence Report*. Les mécaniciens de deux navires, le *Cygnus* et le *Rubin Stella*, viennent d'en faire l'expérience. L'un a été condamné à 2 ans de probation après 6 mois de détention préventive. L'autre à un an et un jour de prison.

## **Japon : transport de voitures échoué**

L'échouement dans un typhon, le 1er octobre, près d'Oshima, au sud de Tokyo, du transport de voitures *Hual Europe* et son incendie ont généré une pollution aérienne sensible et provoqué le déversement d'une grande partie de ses 1 300 tonnes de fuel de soute, amenant les pêcheurs locaux à mobiliser 15 de leurs bateaux pour participer à des opérations de confinement et de dispersion au jet d'eau sous pression. Cette participation active des pêcheurs à la lutte antipollution est une constante au Japon : ils avaient en particulier récupéré en mer plus de fuel lourd du *Nakhodka* (Lettres n° 20, 23 et 87) que les navires antipollution de l'Etat.