

N° 140 - Février 2007 - Informations du mois de janvier 2007

Déversement de cuve à Ambès

Le 12 janvier, un bac de 13 000 m³ de pétrole brut d'Aquitaine d'un stockage pétrolier à Ambès (33) se rompait subitement. Les talus autour de la cuve de rétention ont confiné l'essentiel du déversement. Mais la vague générée au moment de la rupture a entraîné une partie du brut sur les terrains environnants et environ 50 m³ dans la Garonne. Très léger et très fluide, le brut s'est étalé et dispersé naturellement dans une zone soumise au balancement des marées, en polluant les berges. Le *Cedre* a été mobilisé. Pendant quatre semaines, des membres de son Equipe Pilote d'Intervention Formation (EPIF) se sont relayés sur zone pour assister l'exploitant chargé de la dépollution et faire l'interface avec les autorités départementales et portuaires. Une fois le risque d'incendie des vapeurs écarté, l'hydrocarbure présent dans la cuve de rétention a été pompé. Les macro-déchets souillés présents sur les berges de la Garonne ont été ramassés afin d'éviter toute contamination ultérieure. En fin de mois, des sociétés spécialisées travaillaient à la dépollution des jalles, sortes de canaux servant autrefois à limiter les effets des inondations des terrains. Les terres polluées excavées sont stockées à proximité du site, dans l'attente d'un traitement ultérieur.

Echouage du *MSC Napoli*

Le 18 janvier, le porte-conteneurs *MSC Napoli* (275 m de long), en route d'Anvers et Felixtowe vers Las Palmas et Durban, lance un appel de détresse en Manche, à 40 nautiques au nord de l'île Vierge. Le commandant

signale une fissure à proximité de la ligne de flottaison, en avant du château. L'équipage évacue le navire. Il est hélitreuillé par la Maritime and Coastguard Agency (MCA). Deux conteneurs situés tout à l'avant du *MSC Napoli* tombent à l'eau. La préfecture maritime de l'Atlantique met en oeuvre un remorquage du navire, réalisé avec succès par les Abeilles International. Avec l'accord de la MCA britannique, il est échoué en baie de Lyme où d'autres conteneurs tombent à l'eau. Le *MSC Napoli* transporte près de 2 400 conteneurs, dont 187 contiennent des produits appartenant à toutes les classes de danger, sauf la classe 7 (substances radio-actives). Il contient 3 500 tonnes de fioul de propulsion (Intermediate Fuel Oil) dans ses soutes. Alerté par le Centre Opérationnel de la Marine dès les difficultés du navire connues, le *Cedre* a activé une cellule de crise afin d'identifier les risques les plus aigus pour l'homme et l'environnement. Le chef du service Intervention a rejoint l'équipe d'experts chimistes de la Marine (marins-pompiers et pharmaciennes-chimistes du Laboratoire d'Analyses, de Surveillance et d'Expertise de la Marine/LASEM) afin de travailler en commun. Une quarantaine de conteneurs « prioritaires » ont ainsi été identifiés. La fissure a provoqué l'envahissement de la salle des machines par l'eau de mer, permettant à du fioul de propulsion, du diesel (fioul léger) et d'autres huiles de s'échapper en mer. Côté français, ces hydrocarbures ont touché la côte de granit rose (22) à partir du 25 janvier, avec des sachets de biscuits. Alerté le samedi 27, le *Cedre* a missionné, en relation étroite avec les autorités préfectorales et les collectivités locales, trois agents pour détermi-

EN BREF...

VISITES

- Le 18 : Mme la Directrice du Coastal Response Research Center (USA)
- Le 22 : M. le Sénateur de La Manche

FORMATION

- Les 9,10,11 : stage pour la société Single Buoy Moorings (Monaco), à Brest

AGENDA

- Journée d'information du *Cedre*, à Paris, le jeudi 22 mars 2007, sur le thème « **Pollutions accidentelles des eaux intérieures et estuariennes** » (téléchargez le programme et le bulletin d'inscription sur www.cedre.fr/)

PUBLICATIONS

- Le guide opérationnel « Vegetable Oil Spills at Sea » est disponible dans la partie anglaise de www.cedre.fr
- Pour continuer à recevoir la Lettre du *Cedre* sous format électronique, pensez à communiquer votre adresse courriel à annie.tygreat@cedre.fr

ner l'importance des arrivages, du sillonnage du Talbert (22) à Plouescat (29) et discuter avec les élus et services techniques communaux des meilleures méthodes de récupération et de stockage du fioul et des matériaux souillés. L'aspect santé des intervenants, qui dépasse notre compétence, est apparu comme un point de plus en plus crucial. D'autres missions ont été entreprises dans la semaine qui a suivi le naufrage alors que le laboratoire du *Cedre* effectuait des analyses

du fioul prélevé sur les plages et comparait les résultats avec un échantillon en provenance d'une soute du navire échoué, fourni par nos collègues de la MCA. En concordance avec le LASEM, nos analyses ont montré sans ambiguïté une similitude d'origine entre les deux types d'échantillons. Parallèlement, le procureur de la République de Guingamp a requis le laboratoire du *Cedre* pour des analyses à caractère judiciaire. Contacté, le fabricant turc des biscuits a été très réactif et a fourni au *Cedre* les numéros des deux conteneurs renfermant ses biscuits (14 tonnes chacun). Il s'agissait des conteneurs tombés à l'eau le premier jour. Le modèle de dérive Mothy de Mé-



Arrivages de sachets de biscuits sur la côte

téo-France a été mis en œuvre de très nombreuses fois afin de montrer que le fioul et les biscuits ayant touché le littoral avaient bien le *MSC Napoli* pour origine. Mothy permet actuellement de garder un œil ouvert sur la possibilité qu'auraient des hydrocarbures, relargués par le navire échoué, de franchir la Manche.

Espagne : projet ESEEO

Un agent du *Cedre* a participé les 25 et 26 janvier à Saint-Jacques de Compostelle à la réunion de clôture du projet « ESEEO », qui avait pour but de créer un système espagnol d'océanographie opérationnelle capable de fournir des réponses aux situations d'urgence en mer telles que les déversements d'hydrocarbures ou le suivi d'objets à la dérive et disposant de relations permanentes et

performantes avec les systèmes des pays voisins, dont la France. Le *Cedre* a participé à plusieurs exercices d'expertise et de validation du système notamment en prêtant des bouées ARGOS de suivi de nappes.

Marée noire au Liban (suite)

Le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) au Liban, en coordination avec le REMPEC, a confié au *Cedre* une mission de conseil et d'assistance pour le suivi du nettoyage engagé sous son autorité, de définition des opérations encore nécessaires, de transfert d'expérience vers le ministère de l'Environnement et de collaboration avec la Cellule de Coordination (OSOCC) mise en place pour la gestion de la marée noire. Une première mission s'est déroulée du 8 au 19 janvier. Elle a permis notamment d'actualiser l'état des lieux de la pollution. Depuis décembre, plusieurs opérations ont été lancées en coopération bilatérale et à travers le PNUD. L'agence américaine USAID et la société SEACOR sont intervenues pour le nettoyage primaire d'une trentaine de sites, au nord de Beyrouth, notamment le port de Byblos. L'agence suisse pour le Développement et la Coopération a financé une intervention de la société Le Floc'h Dépollution dans la réserve naturelle des îles des Palmiers et sur la côte de Tripoli. Sur des fonds canadiens, le PNUD a passé contrat avec la société grecque *Environmental Protection Engineering* pour le nettoyage d'un secteur côtier proche de la centrale de Jieh. Au total, la phase de nettoyage primaire est quasi achevée. Il n'y a plus de pétrole flottant piégé dans les criques et anfractuosités des plates-formes rocheuses, ni les grandes quantités de déchets englués qui avaient ralenti les premières opéra-

tions de pompage. Les plages de galets et de sable sont majoritairement propres, avec des besoins localisés d'entretien liés à la présence de boulettes dans le sable. Cependant, les tempêtes hivernales remettent encore à jour des accumulations d'un mélange de pétrole et de sable en contrebas de quelques plages. A l'exception du Port de Byblos, dont les rochers calcaires ont presque retrouvé leur blancheur initiale, il reste beaucoup de nettoyage fin à entreprendre dans les zones rocheuses de la côte nord et sur les murs et enrochements des nombreuses marinas et plages privées au sud de Beyrouth.

Collisions et échouements

La liste des collisions et échouements de navires du mois, avec ou sans pollution, est impressionnante. En voici une sélection, par ordre d'entrée en scène. L'abordage du pétrolier japonais en charge *Mogamigawa* par le sous-marin nucléaire américain *Newport News* le 8, dans le détroit d'Ormuz, sans pollution. L'abordage entre les deux pétroliers singapouriens *Sea falcon* et *Frontrek* au sud de Singapour le 9, avec déversement de 200 t de brut. L'échouement, le 12, sur la côte du Hordaland (Norvège) et la rupture en deux, avec déversement de 370 t de fioul de soute, du pétrolier chypriote *Server*, heureusement léger. L'échouement du cargo chypriote *Golden sky* sur la côte lettone le 15, sans pollution. Toujours le 15, l'abordage de l'hydroglisseur *Segesta Jet* par le porte-conteneurs *Susan Borchard* dans le détroit de Messine (Italie), avec hélas des morts et blessés, mais sans pollution. Le 18, la dérive du porte-conteneurs *Claudel* dans le port de Rotterdam avec rupture d'un oléoduc et déversement de 800 m³ de pétrole. Le 28, l'échouement du cargo frigorifique *Sierra Nava* avec déversement de fioul de soute en baie d'Algésiras (Espagne).