

## Récupération modèle d'un conteneur-citerne dans le Golfe de Gascogne

Le 28 avril, un chalutier a signalé au CROSS Etel la présence d'une grosse citerne à la dérive dans le Golfe de Gascogne. Un survol d'hélicoptère a confirmé et précisé son marquage Novoktan, identifiant à la fois un produit et un fabricant. Le *Cedre* ayant déjà effectué le 21 janvier et le 10 mars des recherches sur ce produit, présent dans 3 citernes similaires perdues en mer par un navire remontant d'Espagne vers la Manche, il était facile de fournir toutes les précisions utiles. Il s'agit d'un agent antidétonant pour essence, contenant plus de 60% de plomb tétra-éthyl, particulièrement toxique. La Préfecture Maritime de l'Atlantique, le CROSS Etel et le CIRCOSC de Bordeaux organisent aussitôt la stratégie et la logistique de l'intervention de récupération. Les contacts pris avec le fabricant allemand permettent de sécuriser l'intervention de récupération. Les retours de citernes après livraison présentent toujours des fonds de cuve (parfois jusqu'à 5% du volume initial) et les citernes « vides » présentent des risques presque comparables à ceux de citernes pleines, surtout en matière d'explosion/inflammabilité. Une trentaine d'heures après le début de l'alerte, l'ensemble des opérations était achevé dans de bonnes conditions de sécurité. Le lendemain, la société Novoktan prenait en charge le colis récupéré.

## Conférence Maritime Régionale à Bordeaux

Tenant compte des échouements du *Franz Hals* à Biarritz en 1996 (Lettre du *Cedre* n°19) et du *Capetan Tzannis* à Anglet en 1997 (Lettres du *Cedre* n°29 et 30), le Préfet Maritime de l'Atlantique a choisi de tenir sa Conférence Maritime Régionale de 1998, le 28 avril, sur le thème « *Amoco Cadiz*, 20 ans après » non pas à la pointe de Bretagne, mais à Bordeaux. Devant un parterre de préfets extrêmement intéressés, 10 intervenants se sont succédés à la tribune au cours de la journée. Le Secrétaire Général de la Mer a fait le point sur ce qui avait changé aux niveaux national et international depuis la marée noire de l'*Amoco Cadiz*, sur l'état des risques et sur la qualité de notre préparation face à ces risques.

## Brûler ou non de l'Orimulsion ?

Le *Cedre* vient d'achever pour Bitor Europe la filiale européenne de *Bitúmenes Orinoco*, une comparaison de la dispersibilité et de la stabilité de deux formulations d'Orimulsion (émulsion de bitume dans l'eau - voir Lettre du *Cedre* n°10), lors d'un déversement accidentel. Les tests ont été réalisés selon la norme NFT 90 345 (Test IFP en dilution), utilisée pour comparer des produits dispersants. Un travail analogue, mais selon une procédure britannique, a été commandé à *AEA Technology (UK)* par Bitor Europe. Ces essais interviennent alors même qu'un juge américain vient de donner un avis favorable à l'utilisation d'Orimulsion dans une centrale thermique de Floride, malgré l'opposition de groupes écologistes. Si le gouverneur de Floride suit cet avis, cette centrale sera la première aux Etats Unis à brûler de l'Orimulsion, comme d'autres le font déjà au Canada, en Chine, au Danemark et au Japon. Le sujet est suffisamment important pour être un des thèmes forts du prochain séminaire AMOP en juin prochain au Canada, auquel le *Cedre* participera.

## Espagne : déversement d'eau acide en Andalousie

Un déversement de 5,2 millions de m<sup>3</sup> d'eau très acide du réservoir de décantation d'une mine de pyrite, contenant des métaux en suspension, a eu lieu le 25 avril à 4h30 du matin près de Séville (les accidents arrivent la nuit, vieille règle de base). Le déversement a pollué la rivière Guadiamar, qui débouche dans l'estuaire du Guadalquivir, au niveau du parc naturel national de la Doñana. La garde civile et les services de protection de l'environnement ont pu dériver les eaux acides vers la mer, évitant des dommages au parc naturel. Venue sur place le lendemain de l'accident, la Ministre espagnole de l'environnement a qualifié la situation de catastrophe écologique et annoncé des poursuites du propriétaire de la mine, filiale de la multinationale suédoise Boliden Aporosa.

## Une Maritime and Coastguard Agency britannique

Il n'y a pas que dans l'industrie que l'on fusionne pour gagner en performance. Le gouvernement britannique a

choisi très sérieusement le 1<sup>er</sup> avril pour créer la *Marine and Coastguard Agency* (MCA), fusion de la *Coastguard Agency* et de la *Marine Safety Agency*. Cette fusion place dans les mêmes mains le sauvetage en mer, la sécurité de la navigation, le contrôle par l'état du port, la prévention des pollutions marines et la lutte contre ces pollutions. La MCA, dont le siège est implanté à Southampton, disposera d'un budget annuel proche du milliard de francs.

### **Atelier antipollution à Lattaquié (Syrie)**

Dans le cadre général de la Convention de Barcelone et à la demande du REMPEC, le *Cedre* avait mené une mission d'audit en Syrie du 25 au 30 janvier 1997. L'analyse des principaux risques de pollution par hydrocarbures et des structures administratives de ce pays en regard de l'organisation de la lutte, avait constitué l'objectif majeur de cette visite. Un atelier organisé à Lattaquié par le REMPEC, du 20 au 22 avril 1998 a permis à notre expert de présenter aux responsables syriens de la lutte antipollution les résultats de l'étude conduite l'année dernière.

### **L'Organisation Maritime Internationale et la pollution**

Vous vous mélangez un peu dans les sigles OILPOL, MARPOL, OPRC, CLC, FIPOL, HNS ? Vous avez toujours rêvé d'une synthèse historique simple et précise sur toutes les mesures adoptées par l'Organisation Maritime Internationale dans le domaine des pollutions marines accidentelles et volontaires ? Nous vous recommandons les pages 11 à 17 du numéro du cinquanteaire (n°1, 1998) d'*IMO News*. Si l'éditeur nous y autorise, le *Cedre* les reproduira en Français sur son site Web, sans en vouloir à l'Organisation d'avoir oublié qu'entre le *Torrey Canyon* et l'*Exxon Valdez*, un certain *Amoco Cadiz* a lui aussi largement contribué à mobiliser les politiques et le public pour que la prévention, la lutte et l'indemnisation soient sensiblement renforcées.

### **Pratiques d'autrefois**

Dans un article quelque peu critique pour les rédacteurs des *Shipboard Oil Pollution Emergency Plans* (SOPEP) que doivent appliquer les équipages des pétroliers, la *Lloyds list* du 27 mars place dans la bouche d'un ancien capitaine de pétrolier plusieurs phrases édifiantes sur les pratiques qui avaient lieu au début des années 50, quand les navires atteignaient tout juste 25 000 tonnes. Citons en particulier « Le navire avait une coque non seulement simple, mais rivetée et perdait en permanence une petite quantité de sa

cargaison dans l'océan par un grand nombre de rivets desserrés entre les ports de chargement et de déchargement... Le nettoyage des cuves avant de passer en cale sèche à Brooklyn était remarquable en comparaison des standards actuels. Le navire faisait route à petite vitesse de long en large juste au-delà de la limite des 50 milles, devant la côte Est des USA, pendant une dizaine de jours, tandis que l'équipage nettoyait les cuves et pompait les boues de lavage par-dessus bord... ». La construction navale et les pratiques ont changé, heureusement.

### **Les stocks antipollution US sur Internet**

Que n'y a-t-il pas sur Internet ? La garde-côte américaine met maintenant à la disposition de tous, sur le site <http://www.uscg.mil/hq/g-m/nmc/genpub.htm>, sous le titre *Studies of Interest from USCG Sources*, un rapport qui fournit la liste complète des stocks d'équipements de lutte antipollution privés et publics du pays. La Lettre du *Cedre* est allée y jeter un coup d'oeil. Le matériel est répertorié par Etat avec une carte situant les 1 245 stocks, appartenant à 128 entités publiques et privées. C'est impressionnant !

### **Hong Kong : déversement d'huile végétale**

Le déversement accidentel de 700 tonnes d'huile de palmiste en Manche par l'*Allegra* (Lettre du *Cedre* n°29) avait attiré l'attention du *Cedre* sur la faiblesse de nos connaissances en matière d'évolution des huiles végétales en mer. Pour nous montrer que ce risque est présent sur toutes les mers, l'*Oil Spill Intelligence Report* du 16 avril signale un déversement de 400 tonnes d'huile de colza par le chimiquier panaméen *Matsukaze* au large des eaux territoriales de Hong Kong le 10 avril, à la suite d'une collision accidentelle. La nappe d'huile, blanc translucide, a été perdue de vue par les autorités de Hong Kong à cause d'un épais brouillard. Elle ne semble pas avoir provoqué de dommages à l'environnement.

#### **Colloque « 20 ans après l'Amoco Cadiz » Brest, 15-16-17 octobre 1998**

*Les feuilles d'annonces et le programme provisoire de ce colloque international, co-organisé par la Communauté Urbaine de Brest et le Syndicat Mixte pour la Défense du Littoral Nord-Ouest de la Bretagne, sont maintenant disponibles. Le Cedre est en mesure de les communiquer avec, pour ceux qui voudraient exposer leur compétence, les conditions de réservation des stands.*

