

La Lettre du Cedre

n° 9 - février 1996

Rédaction, informations : CEDRE, Technopôle Brest-Iroise - BP 72 - 29280 PLOUZANE - FRANCE
Tél : 98.49.12.66 - Fax : 98.49.64.46



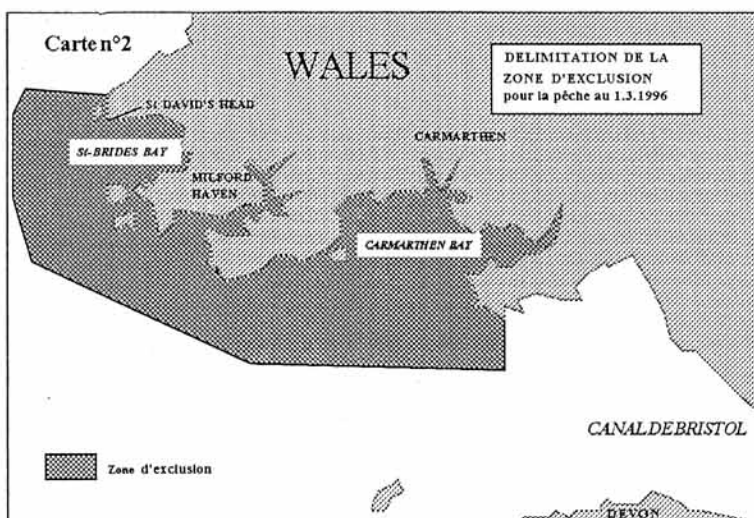
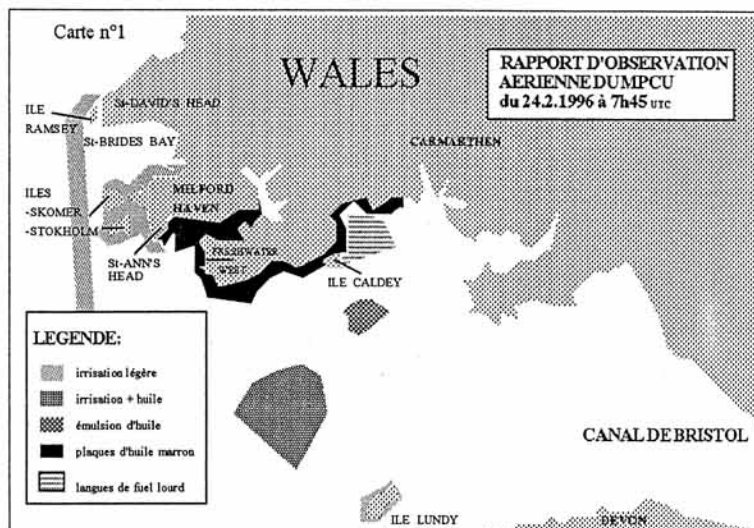
Le Cedre est une association sans but lucratif, sous tutelle du Ministère de l'Environnement, chargée de faire progresser les connaissances et de conseiller les autorités en matière de lutte contre les pollutions accidentelles des eaux.

Accident du Sea Empress sur les côtes du Pays de Galles

Une nouvelle pollution majeure due à un accident de pétrolier en charge vient de frapper le Royaume-Uni. Dans la soirée du 15 février 1996, le pétrolier libérien Sea Empress, chargé de 130 824 tonnes de Forties (pétrole léger de la Mer du Nord), en route vers la raffinerie Texaco de Milford Haven, s'est échoué sur les roches de St Ann's Head, à l'entrée de la baie de Milford Haven (site où se trouvent rassemblées plusieurs raffineries fournissant le quart des besoins du Royaume Uni en produits raffinés). C'était le deuxième échouement de pétrolier dans la zone en cinq mois, après celui du Borga le 25 octobre 1995. Mais, à la différence du Borga, le Sea Empress, quoique de construction récente (1993), était un pétrolier à simple coque.

Au cours des cinq jours qui ont suivi l'accident, plusieurs tentatives infructueuses de déséchouement étaient menées avec des moyens progressivement accrus et dans des conditions techniquement difficiles (forts courants et périodes de mauvaises conditions météorologiques avec rafales supérieures à 100 km/h). Le pilonnement du pétrolier sur les roches a fortement endommagé les fonds et plusieurs dizaines de milliers de tonnes de pétrole sont parties à la mer, menaçant la baie et les côtes environnantes. Un PC antipollution était immédiatement mis en place par le MPCU (Marine Pollution Coordination Unit) et, au fur et à mesure de l'accroissement de la pollution, tandis que se développait sous les feux des media une polémique sur les moyens de sauvetage engagés, des opérations de lutte à terre et en mer étaient mises en oeuvre. Tard dans la soirée du 21 février, après de très importants travaux de préparation, le pétrolier était finalement déséchoué à l'aide d'une douzaine de remorqueurs, puis immédiatement remorqué dans la baie et amarré au quai d'un terminal désaffecté de la rive nord de Milford Haven. Les opérations d'allègement se sont poursuivies jusqu'au 5 mars. 58 200 tonnes de brut ont été pompées des soutes du pétrolier.

Il s'est donc déversé quelques 72 000 tonnes de pétrole en mer et dans la baie entre le 15 et le 22 février (quantité comparable à celle du Braer, double de celle de l'Exxon Valdez en Alaska).



• Etendue de la pollution

En mer, la pollution s'est étendue de la pointe Saint David à la baie de Carmarthen avec des irisations jusqu'à l'île de Lundy. La carte n°1 ci-dessus donne la localisation des nappes au 24 février. Les jours suivants, les changements de direction des vents ont entraîné progressivement les nappes de pétrole émulsifié à la côte. Des plaques de pétrole et des irisations ont aussi été observées sur une vingtaine de kilomètres à l'intérieur de la baie de Milford Haven. La côte a été touchée sur environ 200 kilomètres, avec des zones d'accumulation préférentielles comme la plage de Tenby, l'ouest de la baie de Carmarthen, Freshwater Bay et plusieurs sites à l'intérieur de la baie de Milford Haven.

• Opérations de lutte en mer

Les circonstances particulières de l'accident ont permis le développement d'importantes opérations de lutte en mer par traitement aux dispersants d'une part, confinement-récupération d'autre part.

Sept DC-3 appartenant au MPCU et un Hercules C130 appartenant à la coopérative pétrolière OSRL (*Oil Spill Response Ltd*) ont épandu du dispersant pendant les premiers jours, lorsque la viscosité du pétrole, les conditions météorologiques et les contraintes environnementales le permettaient. Cet épandage a favorisé la dissémination du pétrole dans la masse d'eau et sa biodégradation, réduisant ainsi les arrivées à la côte. Deux navires anglais : le Forth Explorer et le Sefton Supporter, deux navires hollandais : le Small Agt et le Rijn Delta, ainsi que deux navires français : l'Ailette et l'Elan sont venus sur zone réaliser des opérations de confinement-récupération, collectant au total un peu plus de 4 000 m³ d'émulsion.

• Opérations de lutte à terre

Plus de 500 personnes, environ 2 000 mètres de barrage de chantier et un matériel important ont été mobilisés sur une trentaine de chantiers de lutte à terre. Environ 6 000 m³ d'émulsion liquide et plusieurs milliers de tonnes de déchets souillés (notamment des algues) ont été récupérés sur les différents chantiers de lutte à ce jour. Les opérations devraient vraisemblablement continuer pendant tout le mois de mars. La prochaine Lettre du Cedre les présentera avec plus de détail.

• Impact écologique et économique

L'impact écologique est considéré aujourd'hui par la majorité des observateurs comme relativement faible eu égard à la quantité de pétrole déversée avec, à ce jour, environ 2 500 oiseaux morts et 260 phoques touchés. Mais cette vision ne fait pas l'unanimité et des estimations dix fois plus importantes ont été avancées. L'ampleur des opérations de lutte engagées en mer et à terre conduira à des coûts importants. Par contre, en l'absence d'activités aquacoles dans la zone, il n'y aura pas de destruction massive de produits d'élevage. On doit s'attendre à des dommages sensibles dans le secteur de la petite pêche côtière, une zone d'interdiction de pêche ayant été fixée de la pointe Saint David à la baie de Carmarthen sur une distance de 20 à 40 km de la côte environ (voir carte n°2 au recto). Le tourisme ne devrait être que modérément affecté : le nettoyage fin pourra être terminé avant la prochaine saison estivale. Il est encore trop tôt pour faire des observations sur les autres formes de dommages économiques.

• Aides et indemnisation

L'I.T.O.P.F. (*International Tanker Owners Pollution Federation*), le club P&I (Skuld) et le FIPOL ont ouvert un bureau à Milford Haven afin de recevoir les différentes plaintes et traiter immédiatement les cas les plus urgents. L'enveloppe maximum des indemnisations possibles (Skuld Club, FIPOL, assurance CRISTAL) est de 600 millions de francs environ. La Commission Européenne a été saisie par les autorités d'une demande d'aide financière pour les études d'impact.

• Coopération et assistance française

Dès le lendemain de l'accident, un expert et un observateur du Cedre partaient dans le cadre de la Force d'Intervention de l'Union Européenne, suivis par des observateurs Irlandais, Hollandais, Suédois et Italiens. Au total, six ingénieurs du Cedre se sont relayés sur le terrain et sur les deux navires, équipés du système de confinement-récupération TRANSREC 250, mis à la disposition des gardes-côtes britanniques par la Marine Nationale française. Elf Aquitaine a installé sur place une machine à nettoyer les oiseaux et deux barges EGMOPOL ont été livrées le 4 mars, en complément d'une première barge appartenant à la coopérative pétrolière OSRL. La fourniture d'autres équipements de lutte français sont en négociation.

Perte de conteneurs et fûts en Manche

Février a vu son lot de conteneurs à la dérive en Manche. Le porte conteneurs Ville de Véla perdait cinq conteneurs de 40 pieds ; le Kirzhach, quatre conteneurs de 40 pieds chargés de marchandises non dangereuses ; le Churrucó, une citerne vide de 20 m³ ayant contenu de l'Argon (gaz non toxique) ; le Forte, 50 m³ de bois et l'Ilha de Como, un conteneur avec 38 400 bouteilles de bière. Le contenu de certains de ces chargements a touché les côtes nord-finistériennes après que les conteneurs aient coulé. Jouets en plastique et margarine, notamment, ont fait le bonheur de riverains qui n'ont pas hésité à braver vents et marées pour faire leurs courses. La bière a coulé, hélas, au fond de l'eau.

Des AVURNAV ont été émis pour prévenir les navires de la présence des conteneurs à la dérive et le Cedre a été mobilisé pour des calculs de dérive en vue de reconnaissances aériennes. Par ailleurs, le 15 février, le Katerina perdait 21 fûts en plastique bleu de 200 litres de capacité, contenant de l'acide chlorhydrique concentré. Flottant entre deux eaux, avec très peu de prise au vent, ces fûts peuvent encore s'échouer à la côte. Ils présentent des risques pour les personnes qui les ouvriraient (forte corrosivité et risques de brûlures par inhalation de vapeurs).