

La Lettre du Cedre

n° 26 - juillet 1997

Rédaction, informations : Cedre, Technopôle Brest-Iroise - B.P. 72 - 29280 PLOUZANE - FRANCE
Tél. : 02 98 49 12 66 - Fax : 02 98 49 64 46 - E-mail : cedre@ifremer.fr



Interventions du mois de juillet

En dehors du suivi de la pollution du pétrolier *Diamond Grace* en baie de Tokyo (voir plus loin) et de 9 POLREP signalant des nappes d'hydrocarbures en Manche, en Atlantique et près de la Corse, trois appels à l'équipe d'intervention du Cedre ont provoqué ce mois-ci une mobilisation du cadre d'astreinte pour des travaux d'urgence. Le 1er juillet, c'était une prévision de dérive pour une nappe d'hydrocarbures au large de Belle Ile, qui a fait intervenir un avion des douanes et deux hélicoptères de la gendarmerie. Le 3 juillet, c'était une recherche d'informations sur des produits chimiques susceptibles d'être entraînés par les eaux d'extinction d'un incendie dans l'Oise. Le 18 juillet, c'était une recherche d'informations sur plusieurs dizaines de produits pharmaceutiques demandée de Tchèque par l'Unité d'Intervention et d'Instruction de la Sécurité Civile, dont un détachement de 50 hommes était mobilisé pour assister les autorités dans l'approvisionnement de la population en eau potable, dans le cadre des inondations qui ont frappé le pays.

Indemniser ou non les activités en marge de la loi

L'indemnisation des activités réalisées en marge de la loi, pour les dommages causés par une marée noire, est un problème délicat, qui a déjà fait couler beaucoup d'encre et agité plusieurs tribunaux. Le comité exécutif du FIPOL avait répondu positivement à la question pour l'*Aegean Sea*, en autorisant la prise en compte des demandes de dommages de ramasseurs de coquillages sans carnet et de mytiliculteurs exploitant des radeaux d'engraisement non autorisés. Puis il avait pris une position négative pour des pêcheurs sans licence dans les cas du *Braer* et du *Sea Empress*, la pêche commerciale sans licence étant une « offense criminelle » en Grande Bretagne. Il a renforcé cette dernière position à sa 44ème réunion, en affirmant à l'occasion du dossier du *Nissos Amorgos* au Venezuela (Lettre du Cedre n°25) le principe de non admissibilité des demandes d'indemnisation d'opérateurs halieutiques sans licence, lorsque la réglementation nationale en impose une. Mais, à la demande d'une partie de ses membres, il a aussi admis que ce principe pourrait être revu dans les pays où les administrations ne font pas rigoureusement appliquer leurs décisions. Nous nous sommes demandés si la question ne méritait pas d'être élargie aux décisions des Nations Unies, en découvrant

dans le bulletin OSIR du 17 juillet que les 5000 tonnes de fuel léger déversées accidentellement par une barge de la *Canada and Middle East General Trade Company* devant Sharjah pourraient être du fuel irakien exporté en violation de l'embargo international. Qui donc est responsable des dommages d'une pollution causée par un produit transporté en violation d'un embargo international ? Ou plus largement, en violation des réglementations en vigueur ?

Audit de risque pour Electricité de France

Le Cedre a remis ce mois-ci à Electricité de France un audit des procédures et moyens de lutte contre les pollutions accidentelles des appontements fluviaux et maritimes de ses neuf centres de production thermique utilisant les voies d'eau pour leurs approvisionnements en fuel lourd : Le Havre, Porcheville, Vitry-sur-Seine, Loire-sur-Rhône, Aramon, Ambès, Martigues-Ponteau, Champagne-sur-Oise et Cordemais. Conduite dans l'optique d'une standardisation des équipements de lutte, l'étude a conclu à la nécessité de pouvoir mettre en oeuvre trois procédés de confinement différents, du fait de la diversité des caractéristiques hydrodynamiques des plans d'eau. Outre une série d'équipements et de consommables adaptés à l'ensemble des centres, chaque installation a fait l'objet de recommandations particulières adaptées à son contexte. Le commanditaire de l'étude a ainsi pu attirer l'attention des gestionnaires d'appontements sur la nécessité de remettre à jour les dispositifs de prévention et de lutte antipollution, leur apporter des informations sur les méthodes d'intervention relatives aux produits manipulés et identifier les sites à équiper en priorité.

Royaume-Uni : une nouvelle enquête pour Lord Donaldson

Tout au long de la seconde quinzaine de juillet, la presse spécialisée, *Lloyd's list* en tête, a largement commenté le contenu du rapport longtemps attendu de la *Marine Accident Investigation Branch* sur l'accident du *Sea Empress* et les défaillances dont l'Agence pour l'Environnement accuse l'autorité du port de Milford Haven et le capitaine du port à travers la procédure pénale qu'elle a lancée contre eux (Lettre du Cedre n°24). Dans cette profusion de textes, qui laissent présager un procès long et complexe, nous avons noté avec intérêt que Lord Donaldson,

responsable de l'enquête publiée en 1996 sur les mesures à prendre pour éviter un nouvel accident du type *Braer*, a été chargé par le gouvernement de mener une enquête similaire sur l'organisation du sauvetage maritime en Grande-Bretagne. Pour qui a lu le remarquable rapport de la première enquête (*Safer ships, cleaner seas*), c'est l'assurance de voir sortir en 1998 un autre document de référence à garder en bibliothèque.

Diamond Grace : plus de peur que de mal en baie de Tokyo

L'annonce d'un déversement de 13 500 tonnes de brut le 2 juillet en baie de Tokyo, par le pétrolier panaméen *Diamond Grace*, contenait un zéro de trop : il fallait lire 1 350 tonnes. Sous une très forte couverture médiatique, les moyens mobilisés ont été à la hauteur des craintes et de la volonté du gouvernement japonais de montrer après le *Nakhodka* qu'il était maintenant prêt à faire face : plus de 300 embarcations et navires de toutes tailles ont été impliqués dans une vaste opération de récupération du pétrole dans la baie et en zone portuaire, qui s'est achevée en moins d'une semaine, grâce à des conditions météorologiques très favorables. Les conditions dans lesquelles le navire s'est écarté de sa route et a touché un récif bien connu ont fait l'objet d'une polémique qui n'est pas close. Le navire, construit en 1994, était à simple coque. Or les conditions du déversement correspondaient au cas typique dans lequel un double fond peut éviter une pollution. Ce point n'est pas passé inaperçu et la question de l'accès des ports japonais aux navires à simple coque est devenue aussitôt un sujet de grande actualité. Le gouvernement a annoncé son intention de renforcer ses mesures incitatives visant à accélérer le basculement de la flotte pétrolière des grands importateurs du marché japonais vers les navires à double coque.

Japon : premiers bilans de la pollution du *Nakhodka*

Le symposium annuel de l'association pétrolière japonaise, les 10 et 11 juillet, avait fait de la pollution du pétrolier russe *Nakhodka* son grand sujet, sur le thème des premiers bilans et des leçons à tirer. Parmi tous les points évoqués, on en notera deux. D'une part, des observations sous-marines ont montré que la poupe du navire, qui a coulé à 200 km de la côte sur un fond de 1800 m (Lettre du *Cedre* n°20) et contiendrait encore quelques 2 000 tonnes de fuel, en libère toujours quelques tonnes par jour. D'autre part, ce sont quelque 50 000 tonnes d'émulsion et de déchets souillés qui ont été récoltées sur les plages et transportées à travers une partie du pays pour traitement ou incinération, une masse considérable en regard des 8 000 tonnes à peine de fuel qui se sont déversées à 100 km au large, puis à partir de la proue au cours de sa dérive vers la côte. La grande stabilité de l'émulsion (80% d'eau) et l'abondance considérable de macro-déchets sur le littoral japonais ne sont pas étrangers à cette situation, qui souligne le problème toujours délicat du foisonnement de la pollution et de l'élimination des déchets.

Pollution par huiles naturelles en Alaska

Le bulletin OSIR du 11 juillet faisait état de nombreux appels de riverains de la rivière Chena, près de Fairbanks, Alaska, signalant en début de mois des nappes huileuses à la surface de l'eau. Après enquête, le Département de Protection de la Nature a trouvé les coupables : les peupliers noirs qui bordent la rivière, dont les graines imprégnées d'huiles naturelles tombaient à l'eau en masse et provoquaient des irisations dérivantes. L'histoire ne dit pas si les pêcheurs locaux se sont plaints que les poissons de la rivière aient pris un fumet de graine de peuplier.

Deuxième annonce : Troisième journée d'information du Cedre - Paris, 7 novembre 1997 : « la dispersion des pollutions pétrolières et les dispersants : quoi de neuf ? »

La dispersion est-elle une véritable méthode de lutte ? Quel est l'intérêt des dispersants ? Quelles sont les limites et conséquences de leur utilisation ? Après avoir été critiqués et souvent interdits, les dispersants sont de nouveau d'actualité avec l'accident du *Sea Empress* au Pays de Galles, où ils ont été massivement utilisés dans la lutte en mer. Cela veut-il dire que les craintes antérieures étaient non fondées, que les dispersants ont changé, ou que les connaissances ont évolué ?

Après *Les leçons de l'accident du Braer*, puis *Les techniques de biorestauration*, ce sujet sera débattu dans le cadre de la troisième journée d'information du Cedre, le 7 novembre 1997 à Paris. Cette journée rassemblera les meilleurs spécialistes de la question, qui présenteront et discuteront de l'utilisation des dispersants en milieu marin et en eaux intérieures, dans une alternance de conférences et de tables rondes.

Pensez à réserver votre journée dès maintenant. Pour tout renseignement prenez contact avec le service « recherche et développement » au Cedre. Tél. : 02 98 49 12 66 - Fax : 02 98 49 64 46 - E-mail : cedre@ifremer.fr