

La Lettre du *Cedre*

n° 14 - juillet 1996

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 : sapeurs-pompiers et POLREP

Le mois de juillet a été riche en appels de sapeurs-pompiers et arrivées de fiches de repérage de pollutions en mer (POLREP) au service d'intervention du *Cedre*. Il y a eu 12 appels de sapeurs-pompiers concernant des produits chimiques déversés en eau douce ou menaçant d'y parvenir. On y relèvera, pour la petite histoire, la pollution par nitrate d'ammonium d'une mare à canards servant d'abreuvoir à chevaux et, plus sérieuse, 20 tonnes d'huile de transformateur dans la Garonne. Il y a eu 15 POLREP dont, le 14 juillet, quand notre service intervention espérait pouvoir profiter tranquillement de Brest 96, une nappe de 10 km x 0,5 km dans le Golfe de Gascogne heureusement poussée vers le large par un vent de Nordet.

Pollutions chimiques en France

Une dépêche AFP du 5 juillet annonçait l'arrivée accidentelle dans la station d'épuration de la ville de Cernay (Haut-Rhin), de plusieurs mètres cubes de xylène, utilisé par une usine Du Pont de Nemours pour la fabrication de fongicides. La pollution a provoqué une mise hors service pour 3 à 4 semaines de la station, période pendant laquelle les eaux de la ville devaient être rejetées dans la Thur sans traitement bactérien. Une dépêche du 8 juillet annonçait le déversement accidentel dans le réseau d'eaux pluviales de Château-Thierry (Aisne), de 2 m³ de solution de sels de baryum destinés à la fabrication de films plastiques, qui ont heureusement pu être arrêtés par des barrages de terre avant d'atteindre la Marne.

L'armement Shell cesse son activité

Après Elf, BP et Total, la société des pétroles Shell a mis fin, le 1er juillet, à son activité d'armement en transférant les 40 navigants, la gestion technique et l'armement de ses trois navires à Euronav, filiale de la Compagnie Nationale de Navigation (CNN). Mobil, avec 2 pétroliers, et Esso, avec 4 navires après le départ du *Languedoc*, sont aujourd'hui les deux seuls raffineurs français à conserver une activité d'armement.

Sea Empress (suite)

Les interdictions de pêche décrétées après l'accident se lèvent peu à peu : le 3 mai pour les saumons et les truites migratrices, le 21 mai pour tous les poissons, le 3 juillet

pour les coquillages de la baie de Bury, à l'extrême Est de la zone d'interdiction. Il faudra certainement encore plusieurs mois pour que l'ensemble de la zone soit rendu à l'exploitation. Parallèlement, les enquêtes se poursuivent et, le 20 juin, le comité des licences de l'autorité portuaire de Milford Haven a réduit à 90 000 tonnes la licence de John Pearne, le pilote du *Sea Empress*. Le *Western Mail* annonçait, le 31 juillet, que le Comité d'évaluation environnemental (SEEC), présidé par le professeur Ron Edwards, venait de publier son rapport intermédiaire proposant une liste de 84 études d'impact. L'Agence galloise pour l'environnement a lancé sa propre enquête sur l'accident et les opérations de lutte, en vue d'une procédure judiciaire éventuelle.

Nappes de pétrole à la côte en Allemagne

Entre le 21 juin et le 15 juillet, 300 professionnels et volontaires ont récupéré quelques 2 700 m³ d'émulsion pétrolière, de sable et de débris sur le littoral de la région de Cuxhaven et de l'île d'Amrun, pour une dépense de quelques 6,5 millions de F. L'origine des nappes de brut, à teneur paraffinique élevée, est inconnue.

OMI-38^{ème} session du CPEM

La 38^{ème} session du Comité de Protection de l'Environnement Marin (CPEM) de l'Organisation Maritime Internationale s'est tenue à Londres du 1er au 10 juillet. Un membre de la direction du *Cedre* a assisté, dans le cadre de la délégation française, aux réunions du groupe de travail OPRC et participé aux travaux du groupe d'experts chargés de la révision du manuel sur les pollutions chimiques, section 1. La délégation française a proposé de recevoir le groupe d'experts à Brest, en janvier 1997 dans les locaux du *Cedre*, pour une réunion de travail. L'initiative a été chaleureusement accueillie, notamment par la délégation canadienne, coordonnateur de cette révision.

L'ITOPF : site Internet et accidents 1970-1995

L'ITOPF (*International Tanker Owners Pollution Federation*) dispose depuis le 4 juillet d'un site WEB sur Internet. Une version provisoire est accessible par : <http://www.itopf.com>. Elle fournit des renseignements sur l'ITOPF, des données statistiques sur les pollutions pétrolières accidentelles, les techniques de lutte, la planification et la réponse aux pollutions, les systèmes

d'indemnisation. Certaines pages sont encore en cours d'élaboration. L'adresse est également celle de leur courrier E-mail.

L'ITOPF a par ailleurs publié, dans son bulletin *Ocean Orbit* de juin, un graphique des accidents de navires pétroliers dans le monde pour la période 1970-1995. Cette dernière année emporte le record du plus faible total jamais déversé (5000 tonnes) pour 23 accidents (21 entre 7 et 700 tonnes, 2 au-dessus de 700 tonnes). L'article précise que 1996 ne sera pas un bon cru avec déjà les 70 000 tonnes du *Sea Empress*. Le graphique, présent sur le site Internet, peut être recopié (si besoin, contacter le service documentation du Cedre).

Stage à Tunis du 9 au 11 juillet

Dans le cadre du programme de formation à la lutte contre la pollution dans la région Sud-Ouest de la Méditerranée, financé par un don de la Banque Mondiale au bénéfice de l'Algérie, du Maroc et de la Tunisie, le Cedre a organisé à Tunis, du 9 au 11 juillet, un stage de formation de formateurs. Trois ingénieurs du Cedre et un spécialiste en pédagogie de la Chambre de Commerce de Brest se sont rendus à Tunis pour présenter la mallette pédagogique de formation de personnel de terrain à la lutte contre les pollutions pétrolières, conçue et réalisée pour le stage, et ont entraîné concrètement les 10 stagiaires présents à dispenser des cours. Pour la plupart d'entre eux ce fut une expérience inoubliable.

Eaux de ballast : dans les grands lacs aussi

La lutte contre l'introduction d'espèces indésirables par la vidange des eaux de ballast commence à s'organiser aussi en eaux douces : une dépêche Associated Press annonçait le lancement, le 23 juillet, d'un programme commun des Etats du Michigan, de Pennsylvanie et du Wisconsin, avec une dotation de 3 millions de F. au Fonds de Protection des Grands Lacs, pour tester une nouvelle technologie de filtration des eaux de ballast des navires vracquiers.

Egypte : une saisie et une pollution pétrolière

Le 23 juillet, un navire égyptien, le *Selwa 2*, transportant 1 000 tonnes de fuel, a coulé par mauvais temps dans la zone d'attente du Canal de Suez. Un membre de l'équipage était porté manquant et des opérations de lutte contre la pollution étaient lancées. Le même jour, l'AFP annonçait la saisie d'un navire croate ayant heurté un récif de corail dans le détroit de Charm el Cheik. L'information était démentie le lendemain : un navire était bien retenu à Charm el Cheik pour avoir détruit 224 m² de coraux (la

surface d'un cours de tennis) mais il était ukrainien et l'accident avait eu lieu le 14 juillet. Il avait été intercepté à sa sortie d'Akaba, où il avait chargé des phosphates, et ses 30 hommes d'équipage arrêtés. Pour nos lecteurs curieux du problème des atteintes aux récifs de corail, le volume 32 n°5 du *Marine Pollution Bulletin* consacre deux pages d'éditorial aux 115 millions de F., demandés par les autorités égyptiennes au paquebot *Royal Viking Sun* de la Cunard, pour 2 000 m² de récif endommagés dans le golfe d'Akaba. L'auteur fait remarquer, avec un humour tout scientifique, qu'un bateau de plongée ou de pêche qui s'ancre quotidiennement sur le récif devrait payer, sur cette base, autour de 50 000 F à chaque ancrage.

Pollutions en Corée du Sud (encore)

Le 1er juillet, deux collisions de plus se sont produites en Corée, dans le brouillard, impliquant chacune des pétroliers chimiquiers chargés de fuel : le *Han Chang* n°8 contre le *Golden Unite* (Belize) au large de Kunsan, le *Kyung Jin* contre le *Joo Yang* au large de Wan Do. Ces accidents ont fait un mort et provoqué le déversement de quelques 400 tonnes de fuel. La *Korean Oil Spill Response Cooperative* (KMOSRC), fondée au mois de mai par cinq grandes compagnies opérant dans le pays, semble assurée de ne pas manquer d'occasions de mettre son matériel en oeuvre sur le terrain.

Les protocoles de 1992 : CLC et Convention du Fonds

Les derniers numéros d'*Ocean Orbit*, d'*IMO News* et de divers autres bulletins consacrent tous un article à la ratification de protocoles de 1992 amendant la Convention sur la Responsabilité Civile (CLC) et la Convention du Fonds d'Indemnisation des Pollutions Accidentelles par hydrocarbures (Convention du Fonds). Nous recommandons aux lecteurs intéressés de se reporter à l'article du numéro de juin d'*IMO News*, le plus précis, pour comprendre ce qu'implique dans le détail ce pas important. Il va en particulier étendre les indemnisations du FIPOL aux pollutions par pétroliers légers et globalement tripler les plafonds possibles.

Dans l'immédiat, rien ne change pour les prochains accidents : si 15 pays, dont la France, ont déjà déposé les instruments d'accession aux deux protocoles et un au seul protocole CLC, l'entrée en vigueur des nouvelles mesures prendra du temps. Il faudra d'abord que le total des importations de pays signataires passe la barre des 750 millions de tonnes importées (cet été ?), puis que les pays concernés dénoncent les conventions de 1979 et 1971 (sous 6 mois) pour que la nouvelle convention du Fonds prenne effet 12 mois plus tard.