

La Lettre du *Cedre* n° 31 - nouvelles de décembre 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

Pierre Maille élu Président du *Cedre*

L'assemblée générale du *Cedre* a procédé le 18 décembre, sous la présidence du Secrétaire Général de la Mer, comme tous les deux ans, au renouvellement de ses membres élus. Quatre membres sortants, MM. Jean Beauvils, maire adjoint de Dieppe, Jean-Louis Geiger, conseiller régional Provence, Alpes, Côte d'Azur, Ambroise Guellec, ancien ministre, maire de Pouldreuzic et premier vice-président du Conseil Régional de Bretagne, Pierre Maille, maire de Brest et président de la Communauté Urbaine, ont été réélus. Réuni le même jour, le conseil d'administration a aussitôt élu, sur proposition du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, M. Pierre Maille président du *Cedre*, en remplacement de M. Ambroise Guellec, dont le mandat arrivait à échéance. Sur proposition du nouveau président, le bureau a été réélu à l'identique.

Intervention : deux accidents de porte-conteneurs

Pour l'équipe d'intervention du *Cedre*, le mois de décembre a été très centré sur les prénoms féminins que semble affectionner la *Mediterranean Shipping company*. Ce fut d'abord la question de savoir s'il y avait des marchandises dangereuses d'origine française dans le porte-conteneurs *Carla*, en provenance du Havre, qui s'était cassé en deux au large des Açores dans la nuit du 24 au 25 novembre, puis de confirmer qu'un conteneur transportant trois irradiateurs de laboratoire avec au total 5 sources radioactives avait été embarqué dans la partie avant et que celle-ci avait bien coulé au large le 30 novembre, par quelques trois mille mètres de fond. Cela peut paraître simple. Ce fut long et compliqué, même avec l'aide active de l'armateur et du CILPAN, l'accident étant intervenu dans les eaux internationales. Certains conteneurs du *Carla* pourraient faire rêver les spécialistes de l'intervention en grande profondeur : l'hebdomadaire *Le Marin* du 2 janvier signale que la partie avant du navire contenait une cargaison de vins et d'alcools estimée à 600 millions de F, dont des bouteilles millésimées valant jusqu'à 4 000 F pièce, la plus importante quantité de vin perdue à la mer selon un oenologue américain.

Vint ensuite la question de savoir s'il y avait risque de pollution par les eaux de cale du porte-conteneurs *Rosa M.*, en provenance de Rouen, abandonné en Manche par son équipage le 30 novembre avec 32 degrés de gîte et 120 tonnes de produits toxiques à

bord. Le navire dut être échoué devant Cherbourg pour le redresser, puis mis à l'abri en grande rade avant de pouvoir être remorqué vers le Havre pour y être déchargé. Toutes ces opérations ont été menées avec succès par *les Abeilles International* avec l'appui de la Marine. Les analyses du laboratoire de chimie analytique de Cherbourg sur les prélèvements effectués à bord par les marins-pompiers, le *Cedre* et la Ceppol montrèrent heureusement que si des précautions étaient nécessaires pour la sécurité des intervenants, les eaux de cale ne présentaient pas de risque notable pour l'environnement.

La Réunion : purge des cuves du *Sea Venture*

Face aux risques persistants de suintement des quelques 45 tonnes de gazole présents dans les cuves du cargo *Sea Venture*, coulé devant la plage de Saint Paul le 17 novembre 1981, et après des échanges techniques avec le *Cedre* et la Ceppol, la Sous-Préfecture de Saint Paul, le commandement de la Marine et les Affaires Maritimes de la Réunion ont annoncé le 10 décembre leur décision de réaliser un test de percement de cuve et d'évaporation/confinement de gazole en surface. Le coût de l'opération, qui sera à la charge de la collectivité, n'a pas été divulgué.

Atelier européen sur les preuves de pollution

Le Secrétaire Général de la Mer, le maire de Plouzané, vice-présidente de la Communauté Urbaine de Brest, le secrétaire adjoint de l'accord de Bonn sur la protection de la Mer du Nord contre les pollutions accidentelles et un représentant de la Direction Générale XI (Environnement et Sécurité Civile) de la Commission Européenne, ont ouvert le 10 décembre un atelier juridique et technique de 3 jours organisé par le *Cedre* dans l'amphithéâtre du Centre IFREMER. Cet atelier a rassemblé 52 délégués et observateurs de 13 pays européens sur le thème délicat de la lutte contre les rejets volontaires d'hydrocarbures en mer, les trop fameux déballastages illicites. Après une présentation de cas d'intérêt particulier et d'une enquête européenne réalisée par le *Cedre* sur commande du Secrétariat Général de la Mer, les participants ont débattu successivement des aspects techniques (différents types de preuves et problèmes pratiques de leur collecte), des aspects administratifs (constitution et établissement du dossier de preuve), des aspects juridiques (recevabilité des preuves, argumentations des défenseurs, reconnaissance de culpabilité, sanctions et application effective des peines) et des aspects financiers (montant des

amendes et recouvrement, versement effectif). La très large diversité des situations d'un pays à l'autre a mis en évidence la nécessité d'un échange d'informations continu entre juristes et opérationnels de toute l'Europe pour évoluer vers une plus grande efficacité.

Stage européen de gestion de crise

Du 16 au 20 décembre, le Cedre a réalisé à Brest, sur commande de la Commission Européenne un stage de gestion de crise en situation de pollution marine accidentelle qui a rassemblé 24 participants, de 12 pays sur la connaissance des produits et des risques, la législation et les réglementations, l'organisation et la gestion de la réponse en mer et à terre, les évolutions à prendre en compte et s'est conclu par un exercice d'état-major.

Bilan 1996 des pollutions par pipe-lines en Europe

Le bilan 1996 publié par l'organisation européenne des compagnies pétrolières pour l'environnement, la santé et la sécurité (CONCAWE) totalise 1414 m³ en 6 déversements, en regard de 653 millions de m³ transportés. Ces accidents représentent 415 m³ et 3 déversements de moins qu'en 1995, confirmant la tendance à la baisse déjà enregistrée les années précédentes. Trois des accidents se partagent entre un problème opérationnel, une défaillance mécanique et la corrosion, tandis que les 3 autres (68% du total déversé) ont été provoqués par des tiers. Le plus important déversement de l'année, répertorié en accident causé par un tiers, a été une fuite estimée à 500 m³ sur un pipe-line souterrain mal réparé après un dommage par un tiers il y a plusieurs années.

Amoco : fuite de pipe-line en Oklahoma

Un incident technique a provoqué dans les jours suivant le 29 novembre un suintement de pétrole et d'eau finalement estimé autour de 900 tonnes à Cushing, Oklahoma, à partir du terminal d'un pipe-line de l'Amoco Corporation. La rapidité et l'efficacité de la réponse de la société dans cet accident lui ont valu les félicitations de l'Agence pour la Protection de l'Environnement. Le ton de la presse française à son égard sera certainement assez différent au mois de mars 1998, quand viendra le 20ème anniversaire de la marée noire de l'Amoco Cadiz.

Pipe-lines, Colombie, Inde et guérillas : la routine

Faut-il en parler encore ? avec 3 sabotages de pipe-lines d'Oil India Ltd en Assam le 28 novembre et 3 aussi les 8, 14 et 18 décembre du pipe-line Caño

Limon - Covenas en Colombie, l'Oil Pollution Bulletin (12 et 26 décembre) n'a pas oublié de nous rappeler que la vie des pipe-lines européens est un long fleuve tranquille comparée à celle de leurs homologues de certains autres pays. Le pipe-line de quelques 700 km Caño Limon - Covenas semble détenir dans ce domaine un record mondial, avec 495 sabotages (63 en 1991, année record) et quelques 145 000 tonnes déversées depuis sa mise en service en 1985.

Jugement de la pollution de l'American Trader

Nous aurions classé comme routine, sans vous en parler, une décision du 8 décembre d'un tribunal californien analysée par l'Oil Spill Intelligence Report et l'Oil Pollution Bulletin, condamnant le propriétaire du pétrolier American Trader à verser 18,1 millions de dollars de dommages et d'amende à l'Etat de Californie et à divers autres plaignants pour 1686 tonnes de pétrole déversées le 15 février 1990, si l'article n'avait pas contenu deux points exceptionnels. D'une part, le tribunal a innové en fixant pour la première fois une valeur d'indemnisation pour les promenades sur le littoral perdues par les californiens du fait de la pollution (un peu plus de 80 F par promenade). D'autre part, la cause de l'accident mérite d'être rappelée : ce pétrolier de 14 m de tirant d'eau avait perforé sa coque avec sa propre ancre (12 tonnes) après avoir mouillé sur un fond d'à peine 17 m. Pour mémoire, les 18,1 millions de dollars du jugement s'ajoutent à 25,6 millions de dollars déjà versés par BP America et Golden West refining à différentes parties pour le nettoyage et les dommages de cet incident.

Exxon Valdez : business is business

Que peut faire le directeur d'un laboratoire face à un devis de 35 000 F pour l'élimination de 2 000 flacons d'échantillons de pétrole lorsqu'ils ont cessé d'avoir un intérêt comme éléments de preuve ? L'Oil Spill Intelligence report et l'Oil Pollution Bulletin donnent la solution, trouvée par la directrice du laboratoire de chimie du département de protection de l'environnement de l'Etat d'Alaska : les vendre au public comme souvenirs. Elle propose aux amateurs ses reliquats de pétrole de l'Exxon Valdez, dans une gamme de 40 ml à 1 litre, avec certificat d'authenticité, pour 5 dollars pièce (10 dollars les trois) plus 5 dollars de frais d'emballage et d'expédition. Notre documentaliste se fera un plaisir de donner l'adresse de commande aux amateurs. Au fait, quelqu'un a-t-il encore des stocks de l'Amoco Cadiz, garantis 20 ans d'âge ?

En clôture de ces bonnes et moins bonnes nouvelles, la Lettre du Cedre se fait un plaisir d'adresser ses meilleurs vœux pour la nouvelle année à tous ses lecteurs
