

# La Lettre du *Cedre*

n° 30 - nouvelles de novembre 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



## Echouement du *Capetan Tzannis* à Anglet

Notre information sous ce titre dans la lettre précédente contenait une erreur qui a été aimablement signalée par la Préfecture Maritime de l'Atlantique et les Abeilles International. L'intervention des Abeilles International n'a pas été commandée par la Préfecture Maritime mais s'est faite en sous-traitance d'un groupement de sauvetage gréco-hollandais commandité par l'armateur, mis en demeure par le Préfet Maritime de faire cesser la pollution. Le navire déséchoué, les remorqueurs *Abeilles Pornichet*, *Noirmoutier* et *Supporter* ont passé le relais à l'*Anglian Duke*, affrété par Smit Tak.

## Déversements de fuel en Vendée et à Brest

Les accidents de camions-citernes, les ruptures ou fuites de flexibles ou de cuves sont fréquemment à l'origine de déversements. Si le confinement et la mise en sécurité sont généralement bien maîtrisés par les pompiers, les opérations de récupération du polluant et de nettoyage du site restent encore à améliorer. Deux exemples ce mois-ci le rappellent à travers des demandes parvenues au *Cedre*. En Vendée, 500 l de fuel ont pollué un étang le 8 novembre. A Brest, une partie des 5000 l de fuel répandus sur la chaussée suite à une collision entre un camion-citerne et un train s'est déversée dans le port le 12 novembre. Dans les deux cas, le polluant avait été confiné mais les intervenants ne disposaient pas d'un écrémeur. La proximité du plateau technique du *Cedre*, dans le second cas, a permis le prêt d'un équipement adéquat.

## Journée d'information sur les dispersants

Organisée à l'intention des responsables et opérateurs publics et privés de la lutte antipollution, cette troisième journée d'information du *Cedre* a rencontré un franc succès avec un auditoire en nette augmentation par rapport aux années précédentes et la présence de participants du Royaume-Uni, du Portugal, d'Espagne et de Belgique. Co-présidée par le Secrétaire Général adjoint de la Mer et le Chef de l'Unité Protection Civile de la DG XI à la Commission Européenne, animée par des spécialistes et responsables opérationnels de réputation internationale, cette réunion a permis de faire le point sur l'utilisation

des dispersants. Plusieurs cas concrets (*Sea Empress*, *Katja*) et l'évocation de l'évolution des politiques nationales d'emploi ont provoqué des débats animés et confirmé que le sujet est toujours d'actualité, qu'il s'agisse des progrès en matière de produits (plus efficaces, moins toxiques), des règles d'emploi ou des critères pris en compte par les experts des assurances.

## Comité Stratégique du *Cedre*

Comme traditionnellement, la session d'automne du Comité Stratégique, qui s'est tenue le 27 novembre à Brest, a consacré l'essentiel de ses travaux à l'examen de la programmation du *Cedre* pour 1998. La présentation des projets a montré que l'équipe du *Cedre* est riche en idées pour faire progresser la lutte contre les pollutions accidentelles. Si les soutiens ne manquent pas, y compris de l'industrie pétrolière (ELF, TOTAL), pour permettre la concrétisation des projets liés aux pollutions pétrolières marines, le *Cedre* éprouve plus de mal à concrétiser ses projets dans les domaines des pollutions chimiques ou des eaux continentales. Après sa réunion technique, le Comité a eu le plaisir de recevoir Monsieur Jacques Maire, Directeur de Cabinet du Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, et de visiter avec lui la première tranche fonctionnelle du projet de développement du *Cedre*, nouvellement achevée. Les visiteurs ont ainsi pu découvrir une expérience en cours sur les interactions entre hydrocarbures et sédiments, se faire présenter le polludrome (anneau de vieillissement de polluants en milieu contrôlé) et ouvrir un dialogue sur les orientations du *Cedre* pour les 5 ans à venir.

## Formation OMI en Côte d'Ivoire et au Ghana

Deux ingénieurs du *Cedre* ont participé à deux cours de formation sur « l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin », réalisés par l'Organisation Maritime Internationale. La première session s'est tenue à Abidjan (Côte d'Ivoire) et a regroupé des participants francophones du Bénin, du Cameroun, de Côte d'Ivoire et du Togo. La seconde a eu lieu à Accra (Ghana) pour des participants anglophones de Gambie, du Ghana, du Libéria, du Nigéria et de Sierra Leone.

## Un bilan des pollutions pétrolières en Afrique

Après son bilan pour l'Europe (Lettre du *Cedre* n° 29), la *white paper series* de l'*Oil Spill Intelligence Report* a récidivé en publiant un bilan des déversements d'hydrocarbures supérieurs à 34 tonnes dans les eaux africaines pour les 38 ans de la période 1960-1997 : 1 501 596 tonnes en 246 déversements, soit une moyenne légèrement inférieure à 40 000 tonnes par an, avec un maximum à 291 000 tonnes en 1983, dû à la pollution du *Castillo de Bellver* au large de Cape Town. Le dossier donne la répartition des déversements par sources, le détail des déversements supérieurs à 3 400 tonnes et le bilan par pays. Le Nigéria remporte le record du nombre de déversements (74), l'Afrique du Sud, lieu de passage exposé, celui de la quantité totale déversée (530 000 tonnes).

## Pollution de l'*Evoikos* à Singapour

Finalement, quelque 25 000 t de fuel lourd ont été déversées par l'*Evoikos* le 15 octobre dernier (Lettre du *Cedre* n°29). Moins d'un mois après l'accident, le problème semblait réglé pour les autorités singapouriennes, qui ont évité la pollution de leurs plages touristiques grâce à de bonnes conditions météoro-océaniques et à l'intervention de moyens d'épandage de dispersant et de récupération. Environ 600 m<sup>3</sup> de dispersants ont été épandus. 80 embarcations et 650 personnes ont été mobilisées, notamment pour nettoyer les 3 îles inhabitées touchées. Le coût des opérations de nettoyage et des indemnités serait légèrement supérieur au seuil du fonds (12 millions de \$) auquel a accès Singapour, qui n'a ratifié que la convention de 1969. Cependant, une partie de la pollution continuait toujours, fin novembre, à menacer la Malaisie et ses installations aquacoles.

## Réponse antipollution à l'échelle US

« Malgré une intervention rapide et massive qui a déjà coûté 5 millions de dollars au responsable d'un déversement de 15 tonnes de fuel intermédiaire d'un cargo en baie de Humbolt (...), une semaine après l'accident, les sauveteurs comptaient 450 oiseaux morts et 315 oiseaux souillés, en traitement (...) 428 personnes travaillaient sur ce déversement (...). Ce nombre comprenait 311 employés de 3 organisations de réponse aux pollutions pétrolières... ». Ce communiqué presque de guerre dans un article de l'*Oil Spill Intelligence Report* de novembre, qui cite plus loin 7 navires récupérateurs, 3 barges, 2 remorqueurs, 2 hélicoptères, 24 tonnes à vide, 11 récupérateurs et plus de 11 kilomètres de barrages, nous a frappés par la proportion (disproportion ?) entre l'ampleur de la pollution et les moyens engagés, au regard de ce qui se fait en Europe et en Asie. Sans entrer dans la question délicate de savoir qui a raison, cela montre que

l'écobusiness de crise est aujourd'hui une réalité outre-Atlantique. Les derniers chiffres annoncés font état d'un coût de lutte de près de 4000 F par litre d'hydrocarbure déversé, 7 fois plus que pour l'*Exxon Valdez* et 1000 fois plus que pour l'*Evoikos*.

## USA : La règle de NRDA confirmée en cour d'appel

La règle d'évaluation des dommages aux ressources naturelles de la NOAA, publiée sous forme finale en janvier 1996 après de multiples révisions (Lettre du *Cedre* n°2) a été contestée par des groupements d'industriels et d'assureurs devant les tribunaux. Le 18 novembre, la cour d'appel du district de Columbia a rejeté l'essentiel des objections des demandeurs, en particulier sur le point fondamental du calcul du montant des dommages environnementaux à payer. Elle a cependant renvoyé la NOAA à son écritoire pour mieux faire sur les conditions techniques de la restauration des sites pollués.

## FIPOL : record de levées de contributions

Prise par d'autres actualités, la précédente Lettre du *Cedre* avait oublié de vous signaler que l'assemblée des FIPOLs (Fonds Internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures) a adopté le 24 octobre, pour l'année 1997, un montant de levées de contributions de 103,5 millions de Livres Sterling, le plus élevé de son histoire (le précédent record était de 92 millions de Livres Sterling, pour 1996).

## Des amendes originales

Pour ouvrir l'appétit des délégués des 15 pays européens qui se réunissent à Brest du 10 au 12 décembre en vue de discuter des preuves de pollution, il nous paraît intéressant de signaler une dépêche Reuter de Miami, rapporté dans la *Lloyds list* du 12 novembre. La compagnie *Ulysses Cruises Inc.*, plaidant coupable d'avoir laissé son navire de croisière *Seabreeze I* jeter des sacs de plastique remplis de déchets au large de la Floride et de Porto Rico en 1992 et 1993 vient d'accepter de verser 350 000 dollars d'amende, dont 275 000 iront à la NOAA pour réaliser des projets de restauration de récifs de coraux, d'étude d'impact de contaminants et une campagne éducative sur l'antipollution. Le même armement et le propriétaire du navire de croisière *Star of Texas*, plaidant encore coupables, cette fois pour un déversement d'eaux huileuses, ont accepté de payer 75 000 dollars d'amende qui seront versés à l'*Oil spill Liability Trust Fund* fédéral. Loin de nous l'idée de rêver à un mode de financement complémentaire du *Cedre*, mais enfin ...