

La Lettre du Cedre



n° 67 - nouvelles de décembre 2000 - 1/2

Rédaction, informations : Cedre, rue Alain Colas – BP 20413 – F – 29604 BREST CEDEX
Tél : 33 (0) 2 98 33 10 10 – Fax : 33 (0) 2 98 44 91 38 – E-mail : cedre@ifremer.fr

*La Lettre du Cedre souhaite à tous ses lecteurs
une bonne et heureuse année 2001.*

Dans le cadre de la mise en œuvre des décisions du CIADT du 28 février 2000, 48 places financées par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement seront à la disposition des services déconcentrés de l'Etat et des collectivités locales, dans 6 stages de formation du Cedre en 2001. Proposées en priorité aux collectivités locales des zones touchées par la pollution de l'Erika, à travers le réseau Polmar, elles sont ouvertes à tous dans la limite des places disponibles. Contactez notre service Formation.

Accident de l'Erika

Finistère

Un chantier mobile regroupant 14 CDD pour le nettoyage de rochers était encore en activité au 22 décembre sur la commune de Trégunc.

Morbihan

Les travaux de nettoyage se sont poursuivis sur Groix, Hoëdic et Belle-Ile. La recherche de nappes immergées n'a pu aboutir, alors que des arrivages sporadiques laissent suspecter leur présence. Suite à l'appel d'offres pour le nettoyage de certains secteurs du littoral, seul le lot n°2 (Belle-Ile) a été attribué. Le lot n°1 (Ploemeur, Quiberon, Houat), déclaré infructueux, fera l'objet d'un nouvel appel d'offres en janvier avec quelques modifications en raison de l'évolution de la situation (autonettoyage, résurgences de fuel après dégraissage de sédiment).

Loire-Atlantique

Les réceptions et ouvertures se succèdent sur l'ensemble des chantiers confiés aux entreprises privées sur les communes allant de Piriac-sur-Mer en Nord-Loire à La Bernerie-en-Retz en Sud-Loire. Des équipes de CDD sont progressivement recrutées par les communes et formées par le Cedre pour participer au nettoyage ponctuel du littoral. Le choix de la technique de traitement des nappes immergées de Pen Bron a été adopté après de nombreuses expertises et réunions. Le chantier fera l'objet d'un appel d'offres en janvier. Le dépouillement des offres pour le nettoyage des enrochements de Pen Bron (traict du Croisic) a été réalisé et le chantier sera attribué début janvier. Il a été décidé d'effectuer un nettoyage sur place des enrochements de Sissable dans un site aménagé, suivi d'un remontage. L'appel d'offres est prévu en janvier.

Vendée

La première tranche ferme (250 m) du nettoyage de la digue du Coutant a été terminée avant les fêtes de fin d'année, avec enlèvement de 600 tonnes de roches. Les tranches conditionnelles (250 et 550 mètres) débuteront le 12 janvier. Des fiches d'évaluation et d'aide à la décision concernant les digues de la baie de Bourgneuf ont été réalisées par le Cedre. Une cartographie de la pollution des sédiments est en cours (400 prélèvements à réaliser et analyser).

Impact

Plusieurs centaines d'oiseaux souillés ou morts ont été récupérées sur le littoral. Les premières analyses montrent que du fuel de l'Erika en est pour partie responsable (en Finistère sud).

Anniversaire

Une visite en Loire-Atlantique par Madame la Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, un regain d'intérêt médiatique et quelques manifestations symboliques devant des implantations de TotalFinaElf ont marqué le premier anniversaire du naufrage. Les ministres des Transports européens ont attendu la semaine suivante, dans la nuit du 19 décembre, pour s'entendre sur le second paquet des mesures Erika qui renforce en particulier la responsabilité des sociétés de classification, engage vers un échéancier d'interdiction des pétroliers à simple coque dans les eaux européennes et prévoit à terme l'implantation de boîtes noires sur les navires à risques. L'Organisation Maritime Internationale a de son côté adopté, à la 73^{ème} session de son Comité de la sécurité maritime, une révision du chapitre 5 de la convention SOLAS qui introduit les boîtes noires sur les navires de plus de 3 000 tonnes à partir du 1^{er} juillet 2002.

Naufrage du Ievoli Sun

Epave

La Préfecture Maritime a maintenu une surveillance de l'épave, tandis que le Secrétariat Général de la Mer pilotait un dialogue approfondi entre experts nationaux et experts de l'armateur, en vue d'une entente début janvier sur les solutions techniques de traitement du risque.

Expérimentations

A l'initiative du comité national d'experts piloté par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, plusieurs expériences ont été engagées dans les installations du Cedre pour étudier les risques de polymérisation du styrène dans le navire et de contamination de produits halieutiques en cas de fuite. Une expérimentation en laboratoire a été menée pour étudier le départ d'une polymérisation à température

ambiante, avec extraction du stabilisant par circulation d'eau. Une autre a été lancée le 22 décembre en bassin d'eau de mer, à température ambiante. L'objectif est de déceler les premiers signes d'amorce d'une éventuelle polymérisation dans différentes conditions de contact avec l'eau de mer. Aucun indice de départ de polymérisation n'a été observé à ce jour, même pour le styrène non stabilisé. Un essai de contamination de crabes (tourteaux), moules et huîtres a été lancé, avec analyses et tests olfactifs. Tout en montrant les difficultés pratiques d'un tel exercice, il a permis de bien régler les installations en vue d'une expérimentation plus complète sur 200 individus qui sera lancée en janvier.

Comité Stratégique et Conseil d'Administration

Le Comité Stratégique et le Conseil d'Administration du *Cedre*, qui se sont respectivement tenus le 1^{er} et le 5 décembre, ont adopté une programmation technique sensiblement supérieure à celles des années précédentes, très centrée sur les leçons de *l'Erika*, et ont entériné l'augmentation du budget prévue par le CIADT, par une subvention de fonctionnement du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement accrue de 10 millions de francs.

Interventions : incident maîtrisé en Manche

Nous en avons peu parlé ces derniers mois, mais la routine des appels continue sur le téléphone d'intervention du *Cedre* avec, entre autres, le 4 décembre, une demande d'informations de la Préfecture Maritime de la Manche – Mer du Nord pour une fuite de chlorure de triméthylacétylène (vapeurs irritantes) à bord du ferry *Neptunia*, un camion citerne s'étant désarrimé dans la tempête devant Folkestone. Le problème a été résolu grâce à l'action de la Cellule Mobile d'Intervention Chimique des sapeurs-pompier.

Echouements de Port la Nouvelle

Vous aviez peut-être oublié l'échouement de trois céréaliers sur les plages de Port la Nouvelle, lors d'une forte tempête le 12 décembre 1999. Le rapport du Bureau d'Enquête Accident mer, publié ce mois, met en évidence que l'un des navires, le géorgien *Simba*, affrété comme les autres par un exportateur français, naviguait sous le pavillon d'un état dans lequel son armateur n'avait ni siège social, ni établissement, ni correspondant. Il n'y avait aucun ressortissant de cet état à bord et pas d'assurance. Nous vous laissons imaginer qui aurait eu les dépenses à sa charge s'il avait coulé avec sa cargaison du côté des Lavezzi, comme le *Fénès* en son temps.

Finlande et Portugal : trois naufrages consécutifs

Les nuits de mauvais temps de cette fin d'année ont été sévères pour le porte-conteneurs portugais *Corvo*, le porte-conteneurs allemand *Janra* et le cargo chinois (Hong Kong) *Carol Burker*. Le *Corvo* s'est échoué dans la nuit du 15 décembre sur l'île de Praia da Graciosa (Açores). Le *Janra* s'est retourné dans la nuit du 22 décembre au large de la Finlande. Le *Carol Burker* s'est échoué dans la nuit du 25 décembre alors qu'il était en attente devant le port de Viana do Castelo (Portugal). Aucune des trois cargaisons, composées de voitures, marchandises non dangereuses, bois, papier, cellulose, n'a posé de problème de pollution. Cependant, des tentatives de récupération ont dû être engagées suite à des fuites de fuel de soute.

USA : pollution du pétrolier *Westchester*

Faute de place, nous ne vous avons pas signalé dans la dernière lettre l'échouement dans le Mississippi, dans la soirée du 28 novembre, au sud-est de la Nouvelle-Orléans, suite à une panne mécanique, du pétrolier à simple coque bahaméen *Westchester* (oui, il circule encore des simples coques dans les eaux US), avec déversement de 1 900 tonnes d'un brut nigérian très visqueux. C'est ce déversement : le plus important depuis 10 ans aux USA qui a complètement chassé les dernières traces de *l'Erika* des bulletins spécialisés. Quarante-deux km de fleuve ont été temporairement fermés à la navigation. La pose rapide de barrages et une dérive favorable des nappes ont permis d'éviter des atteintes aux zones sensibles du delta. Plus de 40 écrèmeurs, 16 pompes à vide, 8 barges, plusieurs avions et 6 équipes de nettoyage du littoral, totalisant plus de 300 personnes, ont été engagés dans la lutte contre la pollution. Des pêcheurs, des ostréiculteurs et un exploitant d'eau potable ont vu leur activité affectée, tandis que des plaisanciers, chasseurs et pêcheurs amateurs se voyaient privés de leur distraction. Des riverains de localités voisines se sont plaints d'irritations dues à une forte odeur. Comme le monde outre-Atlantique est différent du notre, les opérations de sauvetage des oiseaux et des tortues ont été confiées à une compagnie privée, *Tri-State Bird Rescue and Research Inc.*, qui se targue d'une compétence et de performances exceptionnelles en matière de réhabilitation de faune polluée. Une ligne téléphonique de réception des réclamations a été ouverte dès le lendemain de l'accident et les coursiers de cabinets d'avocats ont fait du porte à porte tout au long du mois dans la zone affectée, pour se partager la clientèle du marché des indemnisations à négocier.