

# Avant-propos

**DANS UN CONTEXTE DE CROISSANCE QUASI CONTINUE** du transport maritime de produits chimiques de plus en plus nombreux, la question des risques liés a pris ces dernières années une acuité évidente. On ne sera donc pas surpris que le dernier forum de recherche et développement de l'Organisation maritime internationale (OMI), tenu au printemps 2009, à Marseille, en association avec la conférence-exposition internationale Interspill, ait eu pour sujet les pollutions chimiques.

Ce livre a été construit à partir d'une étude de commande pour l'ouverture d'Interspill, à laquelle nous avons contribué: « Les déversements accidentels en mer de produits chimiques sont-ils plus dangereux que les déversements de pétrole ? » Il a été conçu en premier lieu comme un ouvrage de référence pour les bibliothèques des autorités chargées de la lutte contre ces pollutions, préfectures maritimes pour la métropole, commandements de la Marine pour les départements d'outre-mer, préfectures terrestres de département et de région. Mais, nous l'avons voulu en même temps accessible à tous les publics.

Il vise à informer aussi objectivement et aussi précisément que possible sur ce qui est connu à ce jour des pollutions chimiques accidentelles du transport maritime, sur leurs conséquences et sur les moyens de lutter contre elles. Il décrit l'expérience qu'il est possible de tirer des accidents passés, du moins ceux sur lesquels existe une documentation utilisable. Il s'appuie largement sur les travaux et publications de l'Institut français pour l'exploitation de la mer (Ifremer) et du Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (*Cedre*).

L'Ifremer est un interlocuteur incontournable pour tout ce qui touche à la connaissance, à l'usage et à la protection du monde marin. Depuis 1968, son centre de Brest (Centre océanologique de Bretagne du Cnexo avant la fusion Cnexo/ISTPM en Ifremer) est le fer de lance de la recherche océanologique française. Le *Cedre* est incontournable pour tout ce qui touche aux pollutions marines accidentelles. En trente ans d'implication permanente dans la recherche, l'expérimentation et le conseil en matière de lutte contre ces pollutions, il a accumulé une expérience sans équivalent ailleurs.

Nous avons fait de larges emprunts aux produits de ces deux organismes, d'autant plus naturellement que l'un de nous a été un des pionniers du Cnexo et a dirigé le *Cedre* pendant treize ans, tandis que l'autre a réalisé sa thèse de doctorat au *Cedre* et travaille actuellement au centre de l'Ifremer Brest.

Les opinions exprimées dans cet ouvrage n'engagent cependant aucun des deux organismes, mais les seuls auteurs. Elles résultent de nos expériences respectives en matière de gestion des pollutions et de leurs conséquences pour l'un, de chimie des polluants pour l'autre.



Il existe aujourd'hui sept ouvrages de référence touchant à la pollution chimique accidentelle des eaux. Deux traitent de pollutions chimiques accidentelles, dans les milieux terrestre, aérien et aquatique, un traité et un guide pratique. Trois gros guides à dominante terrestre sont écrits par et pour les services de sécurité civile. Enfin, deux ouvrages du domaine marin traitent conjointement des pollutions chimiques chroniques et accidentelles, le premier tiré d'un colloque scientifique, le second écrit par des chercheurs, pour des scientifiques. Ces documents sont référencés en fin d'ouvrage dans la section « Pour en savoir plus... ».

Dans cet inventaire, on ne trouvera pas d'ouvrage dédié aux pollutions marines accidentelles par produits chimiques, compact et d'un prix accessible à tous, rassemblant les vues de l'opérationnel et du scientifique, s'appuyant sur un retour d'expérience approfondi et écrit dans un langage simple. C'est ce que nous avons voulu produire ici pour ce qui concerne les accidents hors déversements opérationnels.

### Les déversements accidentels et opérationnels des navires

Le lecteur trouvera dans cet ouvrage essentiellement des relations de déversements accidentels de navires. Ne sont pas pris en compte, sauf pour une comparaison occasionnelle, les déversements opérationnels des navires, comme un lavage de cuves de chimiquier au large, respectant les règles en vigueur, ainsi que les déversements de camions, plates-formes ou tous autres mobiles terrestres et établissements fixes à terre et en mer.

Mais la frontière entre accidentel et opérationnel n'est pas toujours facile à tracer. On entendra facilement, dans une audience de pollution marine, le qualificatif « accidentel » appliqué à un déversement ni programmé ni autorisé, y compris si une main humaine a ouvert une vanne par erreur, par volonté de nuire ou pour évacuer en mer, sous le prétexte d'un malencontreux incident, un produit qu'il aurait été coûteux de faire enlever au port par un prestataire de services.

La frontière est tout aussi ténue pour les installations fixes en mer, surtout lorsqu'il s'agit de déversement en provenance de navires sur bouée, utilisés comme stockage. Elle est plus claire pour les installations à terre. Sont ainsi exclus de cet ouvrage les épandages à terre et les rejets permanents et autorisés de produits chimiques dans l'eau, sous forme continue ou discontinue (eaux sales de l'industrie, pesticides, etc.).

Ce livre recense, sur les quarante dernières années, moins de quatre accidents chimiques de navires par an à travers le monde, en majorité mineurs, avec des effets aussi temporaires que localisés. À peine un accident par an pose des problèmes de pollution graves. Suivant sa sensibilité, le lecteur pourra en conclure que c'est trop, parce que tout accident est de trop, ou que le transport maritime des produits chimiques est somme toute très sûr.



En même temps, certains accidents décrits ici interpellent. La cohabitation de produits explosifs, de produits inflammables et de produits comburants dans une même cale, dans des colis mal protégés, est choquante. Qu'un navire chargé de produits chimiques dangereux s'échoue à pleine vitesse sur une plage ou un récif, parce que tout le monde dormait à bord est encore plus choquant.

Nous avons choisi de présenter ici les seuls faits, sans points d'exclamation ni jugements de valeur, laissant au lecteur toute liberté de se sentir rassuré, irrité, choqué, voire scandalisé par ce qu'il va découvrir. Mais le fait que notre ton soit neutre n'implique pas que nous adhérons aux insuffisances de la réglementation, voire aux dérives de l'exploitation des navires transportant des produits dangereux. Le ton est neutre, les auteurs ne le sont pas.