

Fiche accidentologie du MELBRIDGE BILBAO 2001

L'accident

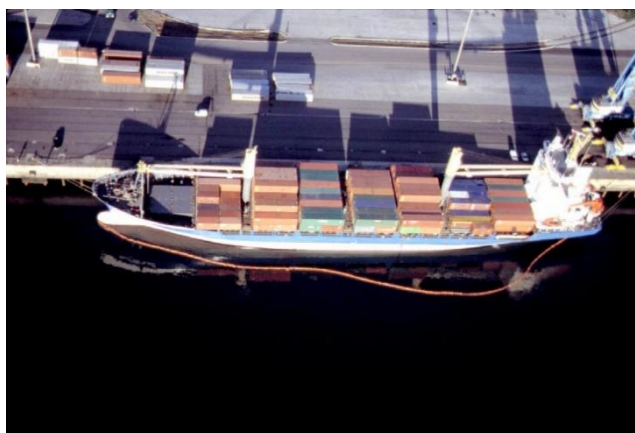


Navire en attente de remorquage dans l'Anse de Bertheaume entouré d'un barrage anti-pollution sous la garde de l'Abeille Flandre ©CEDRE

La lutte

Le *Melbridge Bilbao* est ensuite remorqué en zone abritée, dans l'anse de Bertheaume, pour inspection et mise en sécurité avant remorquage vers le port de Brest, où il sera déchargé et réparé. L'absence de risque majeur établie, le navire est remorqué vers le port de commerce de Brest dans la soirée du 13 novembre et amarré au quai des porte-conteneurs, ceinturé d'un barrage antipollution mis à disposition par la Marine nationale.

Le 15 novembre, les conteneurs de la travée centrale du navire sont déposés à quai afin de dégager les trappes d'accès aux soutes, puis le *Melbridge Bilbao* est transféré, le 16, dans la grande forme de radoub afin d'y être réparé.



Le Melbridge Bilbao à quai à Brest entouré de barrage anti-pollution ©CEDRE

Le pompage du pétrole contenu dans la citerne centrale commence alors. Dès le lendemain, du fioul commence à s'échapper de brèches sous le navire, au niveau des citernes à ballast, indiquant que des cloisons internes du double fond sont endommagées et que du fioul circule entre les réservoirs et les ballasts. Les hydrocarbures échappés dans la forme de radoub sont contenus dans un barrage que la viscosité du produit et les sautes de vent obligent à déplacer plusieurs fois.

Les opérations de pompage en vue de dépolluer complètement le navire avant réparation et le nettoyage de la forme de radoub mobilisent des moyens conséquents et s'étendent jusqu'au 30 novembre.



Camion-citerne de récupération du polluant ©CEDRE

Un chantier de nettoyage du matériel utilisé est ensuite mis en place sur le plateau technique du CEDRE. La durée de ces opérations, réalisées dans des conditions optimales, en espace confiné, montre à quel dommage l'île de Molène a échappé. Si le navire n'avait pas pu être déséchoué rapidement et avait été progressivement démantelé par les coups de vent de l'hiver, les opérations de nettoyage sur l'archipel se seraient étendues sur plusieurs mois. C'est ce qu'a vécu en 1986, le littoral de Gijon (Asturies) avec le naufrage d'un cargo charbonnier, [le Castillo de Salas](#), dont seule la moitié avant a pu être déséchouée.

On peut avoir du mal à comprendre qu'un bateau récent, manifestement en bon état, puisse quitter sa route pour se jeter à la côte, comme un camion dont le conducteur se serait assoupi. Cela se produit malheureusement plusieurs fois chaque année à travers le monde. La cause est en général une défaillance humaine, parfois une défaillance mécanique ou électronique. L'ouvrage de Ph. Valois "Le transport du pétrole par mer" (CELSE éditeur) indique que 51% des pollutions de plus de 700 tonnes sont causées par des échouements et que la fatigue est à l'origine de plus de 50% des échouements.



Nettoyage par l'entreprise de son matériel de lutte antipollution
sur le plateau technique du CEDRE ©CEDRE

Procès et jugement

Le 5 février 2002, le tribunal de Brest condamne le second du navire (à la passerelle lors des faits) à 6 mois de prison avec sursis et 3000 Euros d'amende pour pollution accidentelle.

L'Ile de Molène et le syndicat mixte de protection du littoral (ex syndicat Amoco), parties civiles, reçoivent respectivement 2000 Euros et 1000 Euros

Les actions du CEDRE

Le CEDRE a fait son travail de conseiller technique des autorités Polmar. Mobilisé par le Préfet maritime dans l'heure qui a suivi l'échouement, il a envoyé au centre d'opérations marines le responsable de son équipe Intervention, qui a participé à l'établissement des informations nécessaires sur la situation, sur les risques liés au fioul de propulsion et à la cargaison, sur la sensibilité environnementale de la zone. Le PC intervention a été activé pour répondre aux demandes et soutenir le responsable mis à disposition. Une spécialiste de l'observation aérienne a participé l'après-midi du 12 novembre à un survol en hélicoptère de la zone, constatant que la pollution en mer se limitait à quelques irisations dans le sillage du navire.

Le 13 novembre, le CEDRE a sollicité Météo France pour deux prévisions de dérives de nappes éventuelles, l'une correspondant à l'échouement du navire et l'autre à son entrée dans le goulet. Ces prévisions ont servi à orienter les reconnaissances aériennes. Le même jour, deux spécialistes du nettoyage littoral ont embarqué avec un environnementaliste de l'Ifremer dans un hélicoptère de la Marine nationale, pour une mission de reconnaissance de la situation sur l'archipel de Molène. Ils ont rencontré l'adjoint au maire et visité les criques où des taches de goudron avaient été observées. Leurs observations ont établi que l'impact restait limité à de petites taches de fioul ne dépassant pas au total une surface couverte de 5 m², la dimension

d'un déballastage, comme il en arrive malheureusement plusieurs en mer d'Iroise chaque année. Compte-tenu de l'importance des marées et de la nature des sites, ils n'ont pas proposé d'ouverture de chantier de nettoyage, sauf si des remobilisations devaient intervenir les jours suivants.



Amas d'algues polluées ©CEDRE

Le même jour, le CEDRE est parti à la recherche téléphonique d'informations sur le seul produit catalogué comme dangereux de la cargaison : 60 fûts d'additif catalytique en provenance du Mexique, dans un conteneur de 20 pieds. Cela s'est révélé être un produit de protection contre l'encrassement de brûleurs d'installations thermiques, à base de diesel, en provenance d'Europe, qui était retourné par le client mexicain pour défaut de conformité de la commande. Trois heures après le lancement de la recherche, la fiche de données de sécurité, aimablement fournie par le distributeur français du produit, était entre les mains des autorités concernées, confirmant qu'il n'y avait aucun danger à faire entrer le navire dans le port de Brest. Vous penserez peut-être que le capitaine du navire aurait pu avoir cette fiche entre les mains. Cela aurait fait gagner du temps à tout le monde. Il se trouve que la réglementation internationale ne l'impose pas.

Le CEDRE a mis un spécialiste à disposition de la Marine nationale, le 14 novembre, pour un survol par hélicoptère du port de commerce et de l'entrée de rade, en vue de vérifier l'absence de pollution visible, puis une équipe pour un contrôle sur l'eau autour du navire à quai. A l'ouverture des travaux dans la forme de radoub, contacté par l'exploitant, le CEDRE a fourni des conseils techniques et les références d'une société d'intervention spécialisée, qui a été mobilisée le jour même. Il a ensuite mis son plateau technique et ses moyens à disposition pour le nettoyage du matériel utilisé. C'est resté au total une petite intervention, pour un incident heureusement mineur. Mais cette petite intervention a quand même demandé des disponibilités de spécialistes et de moyens pendant plus d'un mois calendaire, dans le cadre de notre mission Polmar d'assistance aux préfets maritimes, en relation opérationnelle étroite avec la commission d'études pratiques antipollution de la Marine nationale (CEPPOL) et le port de commerce de Brest.



Rocher souillé sur l'Archipel de Molène ©CEDRE

Ce type d'accident arrive

Les exemples historiques d'erreur de navigation ou de défaillance matérielle conduisant à un échouement par mer calme sont nombreux. Certains ont été à l'origine d'évolutions majeures de la sécurité maritime. L'exemple le plus fameux est l'échouement de l'escadre de l'amiral britannique Clowdesley Shovell, dans la nuit du 24 octobre 1707, au retour d'escarmouches en Méditerranée contre l'ennemi français. Navigant à l'estime dans la nuit et le brouillard, l'amiral se croyait à l'ouest d'Ouessant. Il était au niveau des îles Scilly, sur lesquelles quatre navires de son escadre se sont déchirés. Près de 2000 hommes moururent, y compris l'amiral (non pas noyé, comme la plupart des autres, mais tué par une îlienne intéressée par sa chevalière). Cette catastrophe sans précédent dans l'histoire de la "Royal Navy" détermina le parlement britannique à voter le "longitude Act", à travers lequel il offrait une récompense de 20 000 Livres Sterling (une somme considérable à l'époque) à qui trouverait un moyen efficace de mesurer précisément la longitude.

Nous avons rassemblé ici quelques exemples d'échouements des deux dernières décennies à travers le monde. Comme vous pourrez le constater, cela arrive même aux USA, malgré les moyens de leur puissante "Coastguard". Ces dossiers sont développés dans la rubrique "Accidents" de notre site Internet

[CMA-CGM Normandie](#), 27 mars 2001, Singapour

Mistral, 20 février 2001, Caraïbes

[Bunga Teratai Satu](#), 2 novembre 2000, Australie

[Natuna Sea](#), 3 octobre 2000, Singapour

[Exxon Valdez](#), 24 mars 1989, Alaska

[Kini Kersten](#), 1er janvier 1987, France