

Pollutions chimiques accidentelles du transport maritime

Michel Girin et Emina Mamaca





Les minerais, métaux et sels métalliques

33-46



Les produits alimentaires et de la filière du bois

47-56



Les matières premières de fertilisants

57-64



Les liquides corrosifs

65-72



Les produits de la pétrochimie

73-84



Les gaz liquéfiés

85-94



Les produits conditionnés

95-102



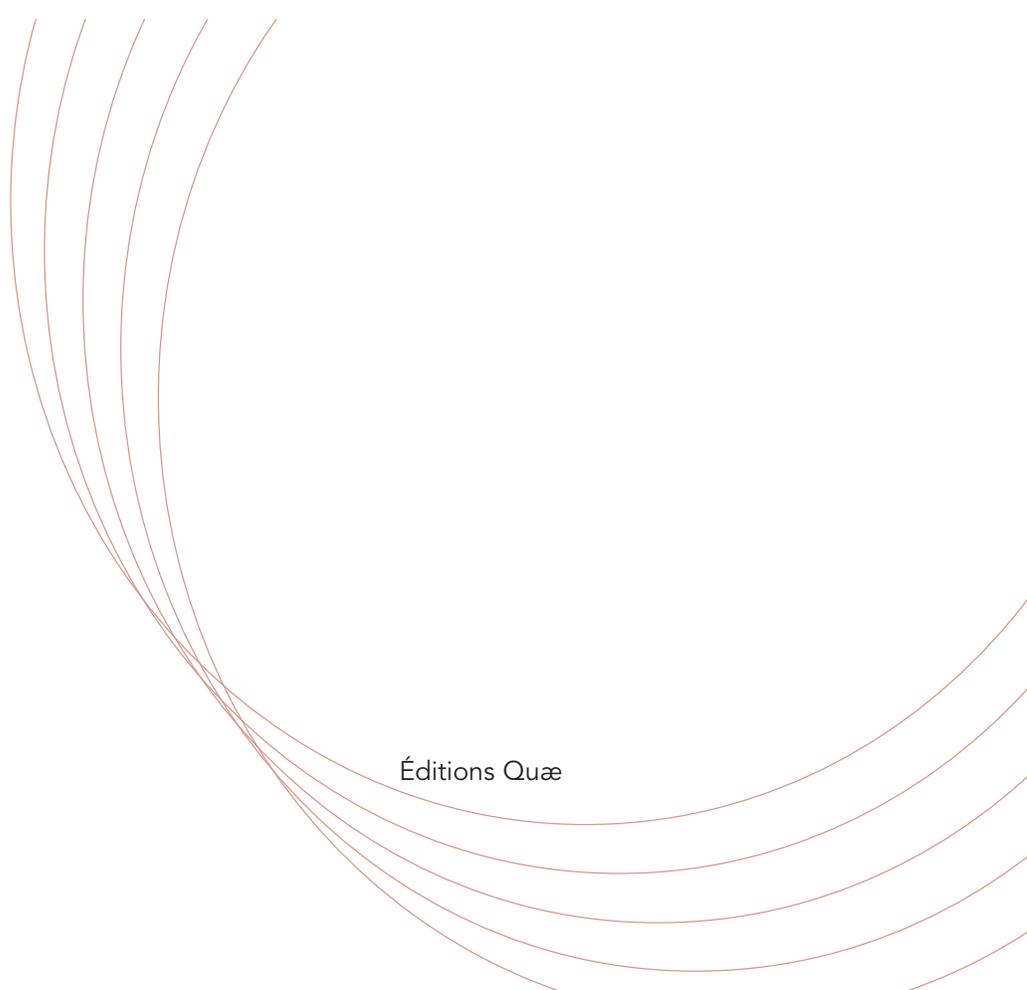
Le tout conteneurisé

103-116

Pollutions chimiques
accidentelles
du transport maritime

Pollutions chimiques accidentelles du transport maritime

Michel Girin et Emina Mamaca



Éditions Quæ

Collection Matière à décider

Risques et impacts des retenues d'altitude
André Evette, Laurent Peyras, Dominique Laigle
2009, 32 pages

Données économiques maritimes françaises 2009
Sous la responsabilité scientifique de Régis Kalaydjian
2010, 144 pages

Éditions Quæ
RD 10
78026 Versailles Cedex, France

© Éditions Quæ, 2010
ISBN : 978-2-7592-0604-9
ISSN : 2105-8830

Le Code de la propriété intellectuelle interdit la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droit. Le non-respect de cette disposition met en danger l'édition, notamment scientifique, et est sanctionné pénalement. Toute reproduction, même partielle, du présent ouvrage est interdite sans autorisation du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC), 20 rue des Grands-Augustins, Paris 6^e.

Préface

IL EN EST DES LIVRES COMME DES VISITEURS. Certains viennent trop tôt, quand on n'est pas encore prêt à les recevoir, et ils dérangent. Certains viennent trop tard, quand on n'en a plus grand usage. Certains enfin viennent à leur heure, au moment précis où on en a besoin. C'est le cas de cet ouvrage.

Nous sommes aujourd'hui à l'aube de l'adoption d'un nouvel instrument international majeur, porté une fois de plus à bout de bras par l'Organisation maritime internationale, le Protocole 2010 à la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. Cet instrument va générer des changements aussi importants que ceux introduits il y a deux décennies, dans le domaine de l'indemnisation des pollutions par hydrocarbures, par la convention portant création du Fipol. Les pays signataires vont devoir réfléchir, non plus de manière globale, mais au cas par cas, avec la structure de gestion de ce nouveau fonds, à la question fondamentale des limites du raisonnable, en matière de lutte contre les pollutions par les substances chimiques, d'indemnisation des dommages et de restauration des sites et peuplements affectés. Cette réflexion ne pourra pas se limiter aux impacts sur l'économie et l'environnement marins, comme c'est pratiquement le cas pour les pollutions par hydrocarbures : il va falloir ici prendre en compte la vie et la santé des intervenants et des populations riveraines, avec des produits susceptibles d'explosion et/ou de production de nuage toxique.

Comme il arrive souvent lors de la mise en place d'un nouvel instrument, certains vont affirmer que toute l'expérience est à construire, que l'on n'a rien acquis sur le sujet jusqu'à maintenant, et mettre tout le savoir qui va s'établir au crédit des nouveaux entrants. Ce serait faire injure à la vérité. Il y a aujourd'hui toute une base de connaissances qui va pouvoir être exploitée. J'y ai moi-même contribué pendant près de deux décennies au REMPEC, puis dans mes fonctions actuelles. Mais cette base de connaissances n'avait jamais été rassemblée dans un ouvrage de référence. C'est ce manque que vient combler ce livre, et c'est en cela qu'il arrive à son heure, avec un éclairage attentif du retour d'expérience des accidents passés.

Le retour d'expérience des accidents passés est un exercice difficile. Trop prudent, il se cantonne facilement dans le plaidoyer *pro domo*. Trop incisif, il devient vite instruction à charge. L'approche retenue par les auteurs privilégie la mise en évidence des enseignements que l'on peut tirer de ces accidents, sans porter de jugement, laissant chacun établir ses propres conclusions. Cela fait de cet ouvrage une source d'enseignements précieux pour les gestionnaires, qui pourront y chercher, lors des accidents à venir, des bases solides pour construire leur propre réponse.

Stefan Micallef

Sous-directeur de l'environnement marin
Organisation maritime internationale (OMI)

Remerciements

LES AUTEURS REMERCIENT CHALEUREUSEMENT :

- Stefan Micallef de l'Organisation maritime internationale pour son aimable préface ;
- Jean Croquette pour le soutien financier de l'Ifremer ;
- Jean Arbeille des éditions Quæ pour sa confiance ;
- Nelly Courtay des éditions Quæ Ifremer Brest pour avoir porté ce projet à bout de bras ;
- la Marine nationale, le *Cedre*, Salvamento Marítimo (Sasemar), le professeur Meinesz (Nice), la NOAA et le Grand port maritime de La Rochelle pour la mise à disposition gratuite de photos originales ;
- Natalie Padey, Corinne Caroff, Annie Tygréat et Stéphane Le Floch pour leur contribution à la recherche d'informations et d'illustrations et la relecture de l'ouvrage.

Sommaire

Préface	5
Avant-propos	9
La lutte contre les pollutions	13
La connaissance des produits	21
Les minerais, métaux et sels métalliques	33
Les produits alimentaires et de la filière du bois	47
Les matières premières de fertilisants	57
Les liquides corrosifs	65
Les produits de la pétrochimie	73
Les gaz liquéfiés	85
Les produits conditionnés	95
Le tout conteneurisé	103
Quelques déversements continentaux	117
Les risques et les impacts	121
Les clés de la réponse	129
Pour en savoir plus...	143
Index des navires accidentés	147
Index des produits déversés	151
Index des évènements	155
Crédits des illustrations	158

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.

La lutte contre les pollutions

SI LES POLLUTIONS MARINES ACCIDENTELLES par produits chimiques ne sont devenues que récemment une préoccupation médiatisée, les pays riverains des grandes voies du transport maritime mondial ont, depuis nombre d'années, entrepris de s'organiser afin de les prévenir dans toute la mesure du possible et de gérer au mieux les conséquences de celles qui n'auront pas pu être évitées. En Europe, cette organisation de la lutte s'est construite sur un système à cinq niveaux complémentaires :

- le niveau international, en pratique les textes élaborés et entérinés dans le cadre de l'Organisation maritime internationale ;
- le niveau européen, avec les textes élaborés par les directions générales chargées des transports et de l'environnement ;
- le niveau des accords pour la protection contre les pollutions des pays riverains de mers régionales ;
- le niveau national, avec les textes proprement nationaux et les textes internationaux et européens entrés dans le droit national ;
- le niveau local, avec des textes concernant des zones bénéficiant de protections particulières.

Le niveau international

LE COMITÉ DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN de l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est préoccupé dès les années 1980, suite à plusieurs incidents et accidents de navires, de mettre à la disposition des pays riverains des grandes voies maritimes mondiales des guides pratiques sur la conduite à tenir face à des déversements chimiques. Il en est résulté trois manuels complémentaires : le manuel de premier secours, le manuel d'évaluation et d'intervention, le manuel de recherche et récupération.

Le manuel conjoint WHO/OMI/ILO, *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*, a été publié en 1982 et réédité en 1985, 1991 et 1994. Il fournit en 164 pages l'essentiel de ce que les équipes d'intervention doivent savoir avant d'approcher un chimiquier en difficulté.

Le manuel de l'OMI sur la pollution chimique, section 1 « Évaluation et intervention », publié en 1986 puis remanié et réédité en 1999, a quant à lui été conçu pour aider les



gouvernements à évaluer les risques liés aux déversements de SNPD et leur proposer des méthodes d'intervention sûres. Il est illustré par huit études de cas sur lesquelles nous reviendrons plus loin.

Le même manuel, section 2 « Recherche et récupération des marchandises en colis perdues en mer », publié en 1992, propose des critères de choix pour déterminer s'il y a lieu de rechercher de tels objets et des options de récupération ou neutralisation pour les cas où une recherche décidée aboutit.

Au plan de la responsabilité et de l'indemnisation, la France a participé, en mai 1996, à l'adoption par l'OMI de la convention portant création d'un régime d'indemnisation « *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS)* », en français substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD). Nous verrons au chapitre suivant ce que sont précisément les SNPD. L'important ici est que la convention entrera en vigueur 18 mois après sa ratification par douze États (dont quatre au moins ayant sous pavillon une flotte de deux millions ou plus de tonnes de port en lourd) et sous condition que les opérateurs des États signataires ayant à payer des contributions aient transporté au moins 40 millions de tonnes de cargaisons l'année calendaire précédente.

La France est un des quatorze pays signataires de cette convention à la date de rédaction de ce texte. Mais les opérateurs de ces quatorze pays ne remplissent pas la condition de tonnage transporté nécessaire pour l'entrée en vigueur de la convention. De ce fait, **à la différence des victimes d'une pollution par hydrocarbures, les victimes d'une pollution par produits chimiques n'ont pas encore accès à un système international d'indemnisation** et doivent engager une négociation avec le propriétaire du navire, ou une procédure contre lui, pour faire valoir leurs droits.

Au plan opérationnel, la France a participé, en mars 2000, à la conférence internationale en matière de préparation et de lutte contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses, conférence qui a confié à un groupe de travail la charge de préparer le texte d'un projet de protocole sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par ces substances, puis examiné et adopté le texte de ce protocole.

La 15^e adhésion à ce protocole déclenchait son entrée en vigueur un an après. Elle a été obtenue le 14 juin 2006, déclenchant une entrée en vigueur le 14 juin 2007. La France a été le 18^e signataire, le 24 avril 2007. Elle a dûment intégré dans son organisation nationale les obligations de ce protocole, à savoir, en particulier :

- la mise en place d'un système national de lutte contre ce type de pollution ;
- une information régulière de l'OMI sur les accidents de pollution par HNS affectant ses eaux (pour la France, cette information est en permanence à disposition sur le site Internet du *Cedre*) ;
- des sessions de formation spécifiques à l'intervention sur pollutions par HNS.



Le niveau européen

LA DIRECTION GÉNÉRALE ENVIRONNEMENT de la Commission européenne a créé en juillet 1978 un programme d'action communautaire en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le déversement d'hydrocarbures en mer, animé par un comité de gestion avec représentation de tous les pays de l'Union. Ce programme avait vocation à soutenir les progrès des pays dans la lutte contre ces pollutions et de contribuer à l'harmonisation des outils et techniques utilisés. Il s'est soucié dès le début des pollutions par produits chimiques et a financé au moins une fois par an, à partir des années quatre-vingt, un atelier, un exercice, une formation ou un projet pilote les concernant. Quand il a créé une *task force* européenne d'intervention en cas de pollution marine majeure, il l'a conçue couvrant à la fois les pollutions par hydrocarbures et les pollutions par produits chimiques.

Un produit des plus utiles et des plus remarquables de ce programme a été la création en 1981 et la mise sur Internet en 1986 d'un site communautaire d'information sur les pollutions marines accidentelles et intentionnelles, présentant les organisations nationales de lutte contre les pollutions marines accidentelles de tous les pays européens, avec accès jusqu'au contact des responsables et aux inventaires des matériels et produits de lutte en stock. Dès le début, ce site a intégré la lutte contre les pollutions chimiques.

En janvier 2000, ce programme a laissé la place à un cadre de coopération doté d'un comité de gestion, d'un budget triennal et d'un plan d'action glissant, destiné à compléter les efforts des États membres, renforcer la coopération et l'assistance mutuelle, améliorer les capacités d'intervention des États. Ce cadre a intégré dans son titre l'expression « déversement accidentel de substances nocives en mer », couvrant à la fois les hydrocarbures et les produits chimiques.

La France a été, à travers le Secrétariat général de la mer, le ministère chargé de l'Écologie et le *Cedre*, un partenaire actif du programme d'action communautaire puis du cadre de coopération. Le *Cedre* a réalisé dans ce contexte plusieurs études, projets pilotes et formations portant sur la lutte contre les pollutions par produits chimiques.

En 2006, l'essentiel des activités du cadre de coopération a été transféré à l'Agence européenne de la sécurité maritime, nouvellement créée (AESM, plus connue sous son sigle anglais EMSA), ne laissant qu'un secrétariat chargé de suivre les derniers travaux en cours. La *task force* européenne a disparu en tant qu'outil du cadre de coopération pour s'intégrer dans le *Monitoring and Information Centre* (MIC) du mécanisme communautaire de protection civile. Ce mécanisme a été renforcé en 2009 par la création de deux unités spécialisées, l'unité « Réponse aux désastres » et l'unité « Prévention et préparation ».

En reprenant les formations, ateliers, projets pilotes et exercices, l'EMSA a maintenu la préoccupation concernant les produits chimiques. En 2007, lors d'un atelier sur ce



sujet, l'Agence a exprimé l'intention d'établir une liste des cent produits les plus transportés et de faire rédiger des guides de lutte contre les déversements de ces produits. La même année, elle a publié un plan d'action pour la préparation à la lutte et la lutte contre les pollutions par SNPD (cf. table des matières, ci-contre), qui affirme une intention nette de soutenir, compléter et fédérer les initiatives nationales, sans dupliquer ce que les pays font déjà.

En 2008, dans le cadre de ce plan d'action, l'EMSA a signé avec le *Cedre* et le Conseil européen de l'industrie chimique (Cefic) une convention dénommée MAR-ICE, qui étend au monde maritime les services du réseau européen ICE (*European Transport Emergency Response Scheme*) d'information sur les produits chimiques impliqués dans un accident de transport terrestre. Le service MAR-ICE est assuré à travers un point d'accès unique pour l'ensemble des pays européens, la Permanence Intervention du *Cedre*.

Le niveau des mers régionales

LES PAYS RIVERAINS DE LA PLUPART DES MERS RÉGIONALES ont signé depuis plus ou moins longtemps, souvent sous l'égide de l'OMI, des accords ou conventions pour la protection de ces mers contre les pollutions marines accidentelles et intentionnelles. La France est ainsi partie prenante :

- pour sa façade Manche-mer du Nord, de l'accord dit « de Bonn », couvrant l'ensemble de la Manche et de la mer du Nord ;
- pour sa façade Atlantique, de l'accord dit « de Lisbonne », couvrant l'ensemble Atlantique Est, de la frontière franco-belge à la frontière mauritano-marocaine, accord qui tarde à entrer pleinement en vigueur pour des problèmes d'entente sur sa limite sud ;
- pour sa façade méditerranéenne, de la convention dite « de Barcelone », couvrant l'ensemble de la Méditerranée, dans le cadre de laquelle l'OMI a mis en place un Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC).
- pour les Antilles françaises et la Guyane française, de la convention dite « de Carthagène », couvrant l'ensemble de la Caraïbe, dans le cadre de laquelle l'OMI a mis en place un *Regional Marine Pollution Emergency Information and Training Center for the Wider Caribbean* (REMPEITC/CARIB).

Deux de ces initiatives, l'accord de Bonn et le REMPEC, ont pris très sérieusement en compte le problème des pollutions par produits chimiques.

L'accord de Bonn a intégré les produits chimiques dans son manuel de lutte contre les déversements accidentels en mer et il traite tout autant des déversements de produits chimiques que des déversements d'hydrocarbures lors des réunions annuelles de son groupe de travail chargé des questions opérationnelles, techniques et scientifiques concernant les activités de lutte contre la pollution (OTSOPA).



Table des matières du plan d'action de l'EMSA sur les pollutions chimiques du transport maritime

Executive Summary	4
Section 1: Introduction	10
1.1 Action Plan for Oil Pollution Preparedness and Response	10
1.2 Action Plan for HNS Pollution Preparedness and Response	11
Section 2: Existing Structures for HNS Pollution Response	13
2.1 International Framework	13
2.1.1 International Conventions governing the carriage of chemicals by ship	13
2.1.2 IMO International Codes covering the carriage, design, construction, equipment and operation of ships carrying chemicals in bulk and/or packaged form	14
2.1.3 IMO regulatory framework covering the preparedness and response to marine pollution incidents involving HNS	15
2.1.4 Liability and compensation regarding marine pollution incidents involving HNS	18
2.2 Regional Agreements	18
2.2.1 Helsinki Convention	18
2.2.2 Bonn Agreement	20
2.2.3 Barcelona Convention	21
2.2.4 Lisbon Agreement	23
2.2.5 Bucharest Convention	24
2.3 European Mechanisms	26
2.3.1 Community Framework for cooperation in the field of accidental or deliberate marine pollution	26
2.3.2 Community mechanism to facilitate reinforced cooperation in civil protection assistance interventions	27
2.3.3 The Agency's activities in the field of HNS marine pollution	28
Section 3: HNS Trade in European Waters	30
3.1 Introduction	30
3.2 Transported Substances	30
3.3 Fleet Composition	31
3.4 Trade Pattern to and from European Ports	32
3.5 European HNS Trade and EMSA Activities	33

Section 4: Potential Impacts from HNS Pollution	34
4.1 Introduction	34
4.2 The Fate of Released HNS	34
4.3 Factors Determining the Safety, Environmental and Socioeconomic Impact of HNS Incidents	37
4.4 Safety Impact	40
4.5 Environmental Impact	40
4.6 Socioeconomic Impact	42
4.7 HNS Characteristics and Monitoring	42
4.8 Potential HNS Pollution Impacts and EMSA Activities	45
Section 5: Past Incidents, Response Options and Case Studies	47
5.1 Past Incidents involving HNS	47
5.2 HNS Release Response Options	49
5.3 Case Studies	52
5.4 Case Studies, Response Options and EMSA Activities	55
Section 6: Member States Activities	57
6.1 Introduction	57
6.1 EMSA Inventory of Member States HNS Pollution Response Capacity	59
6.3 Industry Resources	59
6.4 Member States and EMSA Activities	59
Section 7: EMSA's HNS Pollution Response Activities	61
7.1 Introduction	61
7.2 Overall Framework	61
7.3 EMSA's HNS Activities	65
I) Information	65
II) Cooperation and Coordination	67
III) Operational Assistance	69
7.4 Closing Remarks	71



Le REMPEC est allé plus loin. Non content de traiter des déversements de produits chimiques tout autant que des déversements d'hydrocarbures, il a mis en ligne sur son site Web un Système intégré d'information méditerranéen et d'aide à la décision (MIDSIS-TROCS), développé dans le cadre du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM), en vue de fournir aux États côtiers un outil d'aide à la décision en cas de pollution marine impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), ainsi que certains types de pétrole brut et produits raffinés.

Le niveau national

LE TEXTE FONDATEUR DE L'ORGANISATION FRANÇAISE DE PRÉVENTION, de préparation à la lutte et de lutte contre les pollutions accidentelles du milieu marin est la circulaire du même nom, en bref circulaire Polmar. Les dispositions de cette circulaire, qui s'appliquaient dans ses premières versions aux seules pollutions par hydrocarbures en provenance de la mer, ont évolué au fil du temps, pour intégrer les pollutions de toutes origines et de toutes natures. Sa dernière version, en date du 17 décembre 1997, s'applique ainsi aux « hydrocarbures ou produits toxiques », que l'origine de la pollution soit marine ou terrestre.

Spécifiques à l'origine (on parlait alors d'activation du « plan Polmar »), les dispositions de la circulaire font, depuis 2008, partie intégrante de l'organisation générale des secours (Orsec). Ce sont des dispositions opérationnelles : elles traitent de la préparation à l'intervention et de l'intervention, laissant aux ministères concernés la charge d'organiser l'indemnisation des victimes et la sanction des fautes éventuellement commises.

La circulaire confie aux préfets maritimes la responsabilité de la préparation à la lutte en mer et aux préfets de département celle de la préparation à la lutte à terre. À ce titre, chaque préfet maritime doit tenir à jour un plan Polmar-Mer, chaque préfet de département un plan Polmar-Terre, maintenant volet Polmar du plan Orsec départemental. Les uns et les autres doivent organiser des exercices périodiques, impliquant tous les services concernés. En situation de pollution, les uns et les autres assurent de même la direction des opérations de lutte, à cela près que le préfet de région peut prendre la coordination interdépartementale, voire la coordination terre-mer, lorsque plusieurs départements sont touchés.

Les interdictions de pêche ou de commercialisation de produits de la mer, en situation de pollution, sont du ressort des services départementaux des Affaires maritimes, services déconcentrés de l'État, sous l'autorité des préfets de département.

Les préfets maritimes et terrestres disposent d'un droit de tirage permanent auprès d'un même conseiller technique, le *Cedre*. Comme on le verra à travers ses guides d'intervention face à divers polluants chimiques et comme on pourra le préciser en visitant son site Internet (www.cedre.fr), le *Cedre* mène une activité permanente de recherche,