

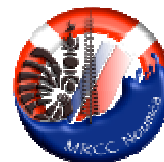


COMMANDANT
DE LA ZONE MARITIME
NOUVELLE CALEDONIE



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

HAUT-COMMISSARIAT
DE LA RÉPUBLIQUE
EN NOUVELLE-CALÉDONIE



MARITIME RESCUE
COORDINATION CENTRE NOUMEA
www.mrcc.nc

Nouméa, le 11 juillet 2018

COMMUNIQUE DE PRESSE N°41

Échouement du porte-conteneurs *Kea Trader* sur le récif Durand (J- 364)

Le 12 juillet 2017, en pleine nuit, le porte-conteneur *Kea Trader*, bâtiment double coque de 25 000 tonnes et de 185 mètres de long, s'échouait à vitesse de croisière sur le récif Durand, à 140 nautiques de Nouméa. Un accident maritime de cette nature est à la fois un accident industriel et potentiellement une catastrophe naturelle ; l'éloignement des moyens lourds d'intervention, situés pour l'essentiel dans l'hémisphère Nord, a justifié la mobilisation du niveau de gestion de crise maximal au niveau de l'Etat.

Le plan ORSEC Maritime de niveau 3 a ainsi été immédiatement déclenché, et est depuis toujours en vigueur. L'armateur, mis en demeure de mettre fin au danger représenté par le navire, son carburant et sa cargaison, a mandaté des entreprises spécialisées dans le sauvetage maritime (*salvage*).

Au terme d'un an d'activité soutenue, ces entreprises (successivement *Ardent* et *Shanghai Salvage Company* – *SSC*) sont parvenues à traiter les risques majeurs que faisait peser cet échouement :

- **1009m³** de fioul lourd (carburant de soute), de gasoil, et d'huiles diverses ont été évacués ;
- **399m³** de débris potentiels ont été retirés ;
- **90 %** des conteneurs (**697**) ont été débarqués ;

Cette opération est un cas unique et un défi même pour les experts mondiaux de premier ordre qui ont été mobilisés. Échoué en pleine mer à plus de 400 mètres à l'intérieur du récif, le navire subit un état de mer supérieur à 2 mètres et fréquemment à plus de 3 mètres, caractérisé par une houle croisée et des déferlantes. Les conditions de travail sur site sont donc particulièrement difficiles et dangereuses. En moyenne, depuis novembre 2017, les équipes d'Ardent et SSC ont pu embarquer en sécurité à bord 40% du temps.

Contact

Aspirant (Marine) Anne ROYER
Chargée de communication du commandant de la zone maritime Nouvelle-Calédonie.
Tel : 97 16 04– E-mail : anne.royer@intradef.gouv.fr

Le rôle de l'État dans la gestion de crise

- Apprécier la situation de façon autonome et prendre les mesures immédiates

Le *Maritime Rescue Coordination Center* (MRCC) de Nouméa a été informé de l'échouement le 12 juillet 2017 à 07h00. L'activation immédiate du plan ORSEC Maritime au niveau 3 (le plus élevé) a permis de mobiliser sans délai tous les moyens étatiques et de prévenir les risques les plus graves. Sous l'autorité du Haut-commissaire, délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer (DDG AEM), le Commandant de Zone Maritime (CZM) a ordonné d'activer le Centre de Traitement des Crises Maritimes (CTCM), outil de gestion d'intervention et de gestion de crise permettant de coordonner la réponse étatique.

Dans les toutes premières heures, une équipe d'intervention et d'évaluation (EEI) a été directement projetée sur le *Kea Trader* par un hélicoptère *Puma* des FANC pour donner en temps réel les éléments de décision au CZM et au DDG AEM. Cette équipe a pu confirmer que l'équipage était en sécurité et que la coque extérieure ne présentait pas de risque immédiat. Un vol de l'aéronef de surveillance maritime *Gardian* des FANC déclenché le même jour a certifié l'absence de pollution. Egalement dépêchée en urgence sur zone, la frégate de surveillance (FS) *Vendémiaire* renforcée d'une équipe du service hydrographique de la Marine a immédiatement commencé les premiers relevés hydrographiques pour prendre la mesure de l'échouement.

Le directeur du CEPPOL (Centre d'expertise pratique pour la lutte antipollution) et son adjoint sont venus de Brest apporter leur expertise en matière d'analyse du risque et de définition des stratégies de lutte antipollution. Le dispositif en la matière s'est articulé dans l'immédiat autour du bâtiment multi-missions (B2M) *D'Entrecasteaux* qui a rallié le récif Durand avec le matériel antipollution de la base navale. Le Groupe Océanique du Pacifique (GOP) a embarqué sur le baliseur *Louis Hénin* afin d'établir une hydrographie du récif et de sécuriser la navigation pour la suite des opérations.

- Faire respecter le droit et dialoguer avec les responsables

La responsabilité de l'armateur (*Lomar Deutschland GmbH*) est engagée, au titre des conventions internationales. À ce jour, neuf mises en demeure¹ lui ont été destinées, notamment pour exiger une mise en place rapide de moyens afin de prévenir toute pollution ou pour formaliser un plan d'enlèvement de l'épave. Un dialogue permanent est en place entre l'Etat, l'armateur, ses assureurs et l'entreprise de *salvage*, pour coordonner l'action, assurer le suivi de la situation et étudier les plans proposés. Ce dialogue est constructif et l'armateur et ses assureurs ont fait face à leurs obligations avec efficacité et constance depuis le début de cette crise, en dépit des difficultés rencontrées. Parmi ces difficultés, la course contre le temps a marqué cette première année de gestion de crise, obligeant à reconfigurer régulièrement les plans et à adapter les dispositifs en fonction des évolutions radicales de la situation.

La conduite des opérations : les priorités fixées par l'Etat

L'armateur a été mis en demeure par l'État de présenter un plan d'action et de prendre rapidement toutes les mesures nécessaires pour faire cesser le danger grave et imminent sur les personnes et l'environnement.

Pour faire face à cette responsabilité, l'armateur a diligenté la compagnie *Ardent Oceania Salvage*, une des quelques entreprises référence dans le domaine. Ardent a été en mesure de mobiliser très rapidement d'une part un état-major à Nouméa, d'autre part des spécialistes et leur matériel sur le récif Durand. Dès le 13 juillet, le lendemain de l'échouement, une première équipe a rallié le *Kea Trader*, tandis que remorqueurs et barges étaient affrétés pour la suite des opérations et que les bureaux d'études commençaient à étudier la situation.

Les priorités fixées par l'Etat insistent depuis l'origine sur la sauvegarde de la vie humaine, la prévention de la pollution et la restitution du récif à l'état de nature. Compte tenu du risque de pollution d'ampleur en cas de dégradation du navire, la priorité a porté initialement sur le retrait de l'ensemble des hydrocarbures présents à bord, afin de ne pas risquer de voir une tentative de déséchouement aboutir à des relâchements massifs. Faute de pouvoir stabiliser une barge à couple et ainsi de pomper en continu, des modalités de transfert aéroporté vers une barge ont dû être mises en œuvre. Deux hélicoptères ont ainsi évacué, mètre cube par mètre cube, le pétrole lourd du *Kea Trader*. Un dispositif antipollution était mis en place en parallèle par la société *Briggs Marine*, le B2M *D'Entrecasteaux* étant cependant maintenu sur zone pendant toute la phase critique du pompage, qui s'est achevée le 10 août.

Le danger d'une pollution majeure étant dès lors écarté, les opérations se sont concentrées sur l'allègement du navire, préalable au renflouement. Le déchargement de la majorité des conteneurs, en priorité ceux qui

¹ Une mise en demeure est un document officiel exécutoire qui décline les exigences de l'Etat.

contenaient des matières classées comme dangereuses, a ainsi été engagé au moyen d'un dispositif inédit, composé d'un hélicoptère lourd « Skycrane », de deux porte-conteneurs, de plusieurs barges et remorqueurs. Ce dispositif coûteux, calibré pour des opérations rapides, a permis en août et septembre 2017 le débarquement de 558 conteneurs, dont 46 des 53 conteneurs transportant des matières dangereuses.

La validation du plan de renflouement soumis par Ardent au CTCM a impliqué des échanges constants entre les architectes navals d'Ardent et le CTCM, renforcé des expertises du Secrétariat Général pour la Mer (SG MER), du CEPPOL et des affaires maritimes. Afin d'assurer un second rideau de lutte anti-pollution pendant le renflouement, le B2M *D'Entrecasteaux* a de nouveau rallié le récif Durand avec du matériel anti-pollution, et a projeté une équipe chargée de confirmer *in situ* la cohérence du dispositif de renflouement et les mesures prises pour prévenir toute pollution. Les réparations effectuées dans les cales et ballasts pour rétablir la flottabilité du bâtiment se sont avérées insuffisantes lors de la tentative du 09 octobre. Le bâtiment, pris en remorque, n'a ainsi pas pu être extrait du récif, mais a pivoté d'environ 60° sur tribord. Le travail a immédiatement repris pour tirer les enseignements de cette tentative et élaborer un nouveau plan, mais ces efforts ont été interrompus le 12 novembre par la cassure du navire.

Les opérations ont alors changé de nature. Un appel d'offres international a été lancé par l'armateur pour le retrait des deux sections du *Kea Trader* du récif afin de solliciter à nouveau les expertises mondiales dans ce cas d'espèce. À court et moyen terme, aux travaux de renflouement s'est substitué une phase intermédiaire de « *caretaking* » visant à dépolluer finement l'ensemble du navire (nettoyage des cales, des soutes et retrait de tous les polluants potentiels) préalablement à son démantèlement.

L'appel d'offre pour l'enlèvement d'épaves a été remporté par la *Shanghai Salvage Company* (SSC) au terme d'un processus de sélection exigeant ayant comparé les propositions d'une dizaine d'entreprises. Depuis le 6 avril, SSC est en charge de l'opération.

Prévenir la pollution : un dispositif en adaptation constante

➤ Dispositif anti-pollution en mer :

Le premier dispositif, dimensionné pour la récupération de grandes quantités d'hydrocarbures, a été réévalué lorsque le risque de pollution d'ampleur a été écarté. Il s'est réorienté pour être en mesure de récupérer à la mer de petites quantités de polluants (des boulettes, par exemple). Le B2M *D'Entrecasteaux* a été déployé sur le récif lors des phases les plus critiques pour fournir au profit des autorités étatiques une information de première main et assurer un troisième rideau anti-pollution. Les vols réguliers de l'aéronef de surveillance maritime *Gardian* des FANC, et l'emploi sur place de drones permettent d'assurer une surveillance constante du site.

Il est estimé que moins d'1m³ d'hydrocarbures s'est échappé du *Kea Trader* depuis son échouement. Ce volume correspond à la centaine de litres de fioul récupérée à la mer par Briggs le 10 octobre 2017 suite à l'essai infructueux de renflouement, et aux 585 kg de boulettes de fioul ramassées sur les plages des îles Loyauté et de la grande terre depuis novembre 2017, date de la cassure du *Kea Trader*.

La continuité de la capacité de réponse antipollution a été un des critères majeurs dans la surveillance du processus de transition entre Ardent et SSC par le CTCM. La mobilisation du remorqueur *De Jing*, un des navires les plus avancés au monde en matière d'anti-pollution, renforce globalement cette capacité.

Le passage des cyclones « Gita » et « Hola », générant des vagues de plus de 10 mètres sur le récif Durand a provoqué la chute de conteneurs à la mer, notamment en provenance de la cale 2, et a donc nécessité de réarticuler à nouveau le dispositif. Tous les moyens d'Ardent et de SSC, appuyé par les moyens des FANC et coordonnés par le CTCM, ont été déployés dans le bassin des Loyautés pour couvrir des zones de recherche et récupérer un maximum de débris à la mer. Ce dispositif a permis la récupération en mer de 50m³ de débris et de 6,5 tonnes de morceaux de conteneurs. 72 conteneurs ont au total été relâchés par l'épave. Ces conteneurs étaient vides à l'exception de 5 d'entre eux, contenant des matières inertes (biscuits, peluches, moquette et revêtements de sols). La surveillance aérienne et satellitaire a permis de s'assurer que ces conteneurs ont bel et bien coulé, et ne représentent donc plus un danger à la navigation.

Ces conteneurs, pour la plupart réfrigérés, ont cependant généré des débris flottants, puisqu'ils sont entourés d'une couche de mousse polyuréthane, à l'instar de ce que l'on trouve dans les glaciers et frigos ménagers. Ces mousses ont dérivé jusqu'à s'échouer sur les côtes calédoniennes, touchant en particulier Maré.

➤ Dispositif anti-pollution à terre :

Dans le cadre du dispositif ORSEC POLMAR-Terre, la récupération des polluants à terre est coordonnée par la Direction de la Sécurité Civile et de la Gestion des Risques (DSCGR). L'armateur a mandaté une entreprise civile qui organise la récupération des boulettes d'hydrocarbures et des débris sur l'ensemble des côtes de la Nouvelle-Calédonie (Maré, Lifou, Ouvéa, île des Pins et la côte Est principalement). Environ 18 tonnes de débris, dont 585 kg de boulettes d'hydrocarbures, ont été ramassées à ce jour. Les quantités

ramassées ont connu un pic suite au passage des deux cyclones « Gita » et « Hola ». Elles sont actuellement en très nette diminution.

Le savoir-faire des calédoniens mobilisé

Depuis le début de l'opération, plusieurs entreprises locales ont été sollicitées par l'armateur et ses sous-traitants :

- dans le domaine naval, les sociétés REVISO, Viratelle, SORA-SORECAL : remorqueurs *Emile Viratelle, Marcel Viratelle, Chambon Largade, Watoa, Tamanou* et barges *Capricorne, Pikinini, Hibiscus* et *Chasseloup* ;
- dans le domaine aéromaritime, les sociétés Hélicocéan et Héli-lift : hélicoptères pour le transport de personnel sur site ou dans le cadre de travail aérien ;
- dans le domaine de la collecte et du traitement des déchets, les sociétés SOCADIS et TP Risks : traitement des déchets évacués du navire (nettoyage, recyclage) et ramassage des polluants collectés sur les côtes (nombreuses équipes pour un total de 26 000 heures travaillées).

Au terme d'un an d'opérations, et au regard des priorités fixées dès l'origine, on peut tirer le bilan suivant :

- Priorité 1 – Sauvegarde de la vie humaine – éviter tout sur-accident : en dépit de la complexité des opérations sur le récif Durand, de l'ampleur de moyens mobilisés et de la dangerosité du travail de *salvage* sur une épave, aucun incident n'est à déplorer. Cet aspect reste un critère dimensionnant de conduite des opérations.
- Priorité 2 – Éviter toute pollution :
 - le risque de pollution majeure est écarté depuis le 10 août. Les quantités de fioul relâchées par l'épave au moment où elle s'est brisée sont restées de faible ampleur, et l'on n'observe plus depuis lors de pollution ni aux alentours du navire, ni sur les côtes.
 - la très grande majorité des conteneurs a pu être récupérée. Seuls 13 conteneurs sur les 782 initialement présents sont encore à bord. Notamment, sur les 141 tonnes de matériels classés « *IMDG* » (*International Maritime Dangerous Goods Code*), les plus polluants ont tous été retirés et seuls 2,7 tonnes² de ces marchandises restent à bord, en cale 1. La pollution générée par les débris de conteneurs tombés à la mer s'est dispersée et a touché des surfaces de côtes importantes. Le ramassage suit son cours et le flux apparaît désormais tari.
 - tirant les leçons de l'échouement du *MV Rena* en Nouvelle Zélande, la dépollution a aussi consisté à vider méticuleusement le navire. Le nettoyage des réservoirs et circuits auxiliaires continue aussitôt que les conditions météorologiques permettent d'embarquer en sécurité. Si l'on ne peut exclure que demeurent encore à bord quelques hydrocarbures piégés dans les parties inondées du navire, la quantité totale qu'ils représentent est résolument marginale.
- Priorité 3 – Restituer le récif à l'état de nature : une année d'opérations a permis d'attester à quel point les plans même les plus convaincants s'avéraient fragiles face aux évolutions constantes de la situation. Un nouveau plan a été proposé par l'entreprise SSC, et fait l'objet d'une étude de validation. Il prévoit la construction d'un moyen spécialement conçu pour cette opération. Ce moyen lourd à bien des égards unique dans le monde maritime, doit arriver sur site à la fin du premier semestre 2019. Les opérations vont en attendant se concentrer sur la collecte des nombreux débris sur le récif. L'impact global de l'échouement du *Kea Trader* fera l'objet d'une évaluation environnementale à la fin des opérations.

A ce communiqué, est joint un dossier de presse complet récapitulant l'ensemble de l'opération.

Thierry LATASTE,
haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie

² Ces marchandises sont classées comme « dangereuses » selon le code international IMDG, qui définit les dispositions spécifiques du transport des marchandises dangereuses. Cette classification ne prend pas en considération la nocivité environnementale, mais les dispositions particulières à prendre en matière d'étiquetage, d'emballage et de stockage à bord. En détail, ces 5 conteneurs contiennent : 7 voitures, 925kg de résine, 876kg d'acétone, 329kg de parfumerie, 225kg d'allumettes, 57kg de javel, 55kg de peinture, 31kg de produits pharmaceutiques, 30kg de produits nettoyants, 30kg de spray coiffant, 29kg de solution d'alcool éthylique, 22kg de nettoyant mécanique, 22kg de batteries, 9kg d'aérosols.