Les pollutions marines observées en 2015

En 2015, dans le cadre du programme belge d'observation aérienne de la mer du Nord, 214 heures de vol au-dessus de la mer ont été réalisées au total. Durant ces vols, 73 cas de pollution provenant de navires ont été constatés en mer : 5 opérationnels et 68 accidentels. Pour la première fois, les émissions de soufre des navires ont aussi été surveillées.
En 2015, le service scientifique UGMM (IRSNB – DO Nature) a effectué 214 heures de vol au total au-dessus de la mer, dans le cadre du programme belge d'observation aérienne de la mer du Nord. Comme aucune mission internationale n'a eu lieu en 2015, tous les vols ont été effectués au-dessus des espaces maritimes belges et des eaux environnantes, et ce, dans le cadre des activités de la garde côtière belge. Sur toutes ces heures de vol, 172 ont été consacrées au contrôle de la pollution et 42 au contrôle de la pêche. Sur ces premières, environ 60 heures (35 %) visaient à suivre l'incident « Flinterstar » (surveillance de la pollution accidentelle par les hydrocarbures provenant de l'épave du Flinterstar et accompagnement, depuis les airs, des navires de lutte contre la pollution).

Avion

Sur le plan opérationnel, l'année 2015 a été plutôt inhabituelle car l'avion de surveillance de l'UGMM a longtemps été cloué au sol en raison de graves problèmes d'entretien. L'UGMM a donc dû utiliser, durant près de six mois, un appareil de remplacement qui n'était pas équipé de senseurs spéciaux pour détecter à distance les pollutions marines, ce qui a bien entendu compliqué la recherche de déversements en mer. Néanmoins, 73 cas de pollution marine au total ont été observés dans et à proximité des espaces maritimes belges lors des vols de surveillance nationaux en 2015.

Déversements opérationnels

Dans cinq de ces cas seulement, la pollution marine a été causée par un déversement opérationnel :

- Quatre cas de pollution opérationnelle par une substance nocive autre que les hydrocarbures ont été observés. Dans trois de ces cas, la nappe a pu être reliée à un navire. Sur ce total, on a relevé un déversement illégal et deux rejets autorisés. Pour la quatrième nappe, aucun navire n'était dans les environs.
- En outre, un rejet autorisé de résidus de cargaison a été identifié.
- En 2015, aucune pollution opérationnelle par les hydrocarbures en mer n'a été observée, une première depuis le début de la surveillance aérienne en 1991. S'il s'agit à première vue d'un résultat très positif, il est peut-être à imputer à la disponibilité limitée, cette année, de l'avion de surveillance spécialement équipé.

Pollution accidentelle

En 2015, le suivi de la pollution accidentelle par les hydrocarbures provenant de deux épaves a constitué une mission cruciale. Dans ce cadre, 68 nappes d'hydrocarbures en mer au total ont été observées :

- Durant le semestre d'été, les opérations de renflouement du Baltic Ace, dans les eaux voisines des Pays-Bas, ont été suivies depuis les airs. Douze pertes d'hydrocarbures accidentelles ont été constatées depuis l'épave du Baltic Ace. Dans deux cas, elles étaient suffisamment importantes pour conduire à des activités de lutte contre la pollution en mer.

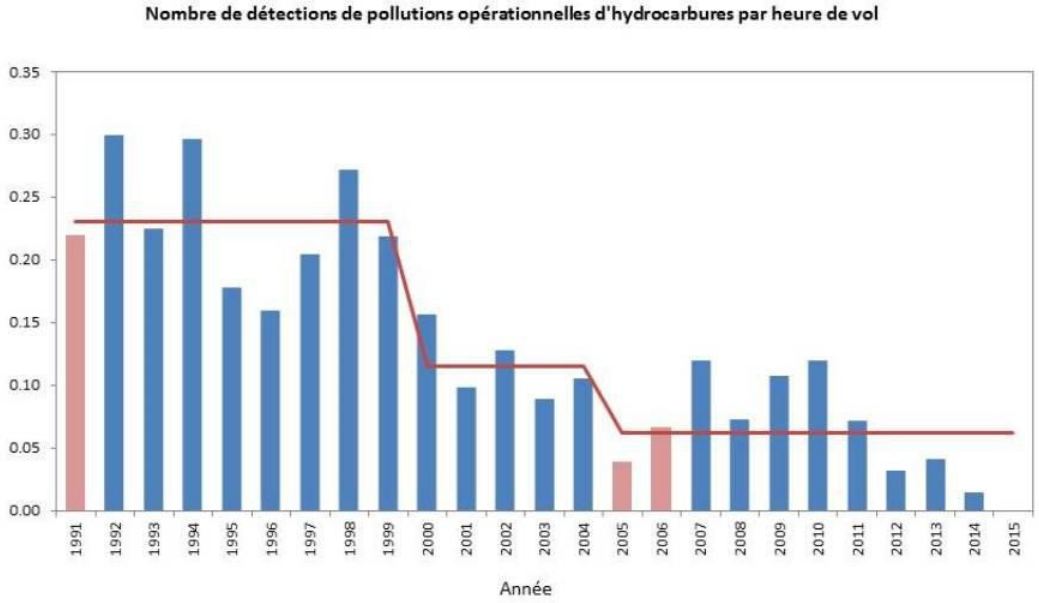
- Le 6 octobre 2015, le cargo Flinterstar a sombré au large de Zeebruges à la suite d'une collision. Selon les estimations, entre 100 et 300 tonnes d'hydrocarbures se seraient écoulées de l'épave sur une période d'un mois. Dès le départ, notre avion a suivi la situation en mer depuis les airs. Lors de cet incident, l'appareil a observé 56 nappes d'hydrocarbures accidentelles et les a signalées au comité de crise à terre. Ces activités se sont révélées d'une importance capitale pour l'évaluation de l'incident et la gestion des interventions d'urgence.

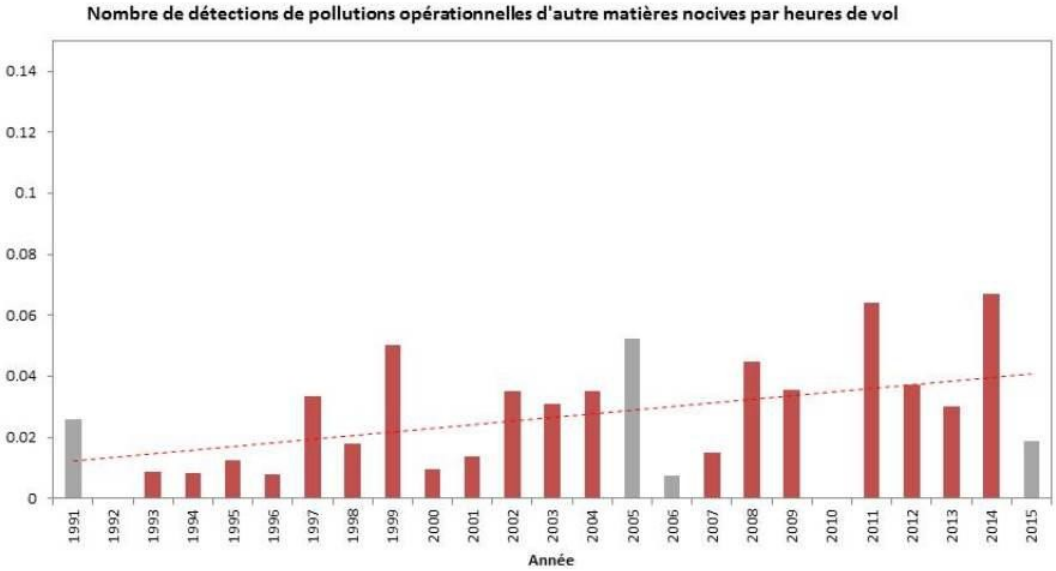
Surveillance des émissions de soufre

En 2015, l'avion a aussi commencé à suivre les émissions de soufre des navires. Ainsi, dans le cadre d'un projet pilote européen visant à des normes d'émission de souffre plus strictes pour les navires, une campagne de test a été organisée pour la première fois avec un détecteur d'émission de soufre capable de mesurer le soufre dans l'air. Lors de cette campagne, des quantités étrangement élevées de soufre ont été mesurées chez cinq navires – ces données ont à chaque fois été communiquées aux services de contrôle de l'État portuaire compétents pour examen complémentaire. Cette nouvelle mission de surveillance en mer gagnera sans aucun doute en importance dans les années à venir.

Enfin, lors d'un vol de transit, un cas de pollution par les hydrocarbures dans le port d'Anvers a été observé. Il a immédiatement été signalé aux autorités compétentes pour qu'elles en assurent le suivi.

Epave Flinterstar et la pollution d'hydrocarbures (Photo UGMM - DO Nature - IRSNB)


Nombre de détections de pollutions opérationnelles d'hydrocarbures par heure de vol
0.35
0.30
0.25
0.20
0.15
0.10
0.05
0.00
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
Année


Nombre de détections de pollutions opérationnelles d'autre matières nocives par heures de vol
0.14
0.12
0.1
0.08
0.06
0.04
0.02
0
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
Année