

La station de dégazage du port de Brest

par Annik MOIGN

La conférence internationale sur la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures vient de se tenir à Londres du 26 mars au 13 avril. Son but était de reviser la Convention de 1954 qui, pour la première fois, interdisait le rejet des hydrocarbures à la mer dans une zone s'étendant jusqu'à 50 milles au large des côtes sauf à l'ouest des côtes britanniques où la zone d'interdiction, plus étalée, atteignait le 30° degré de longitude ouest. Cette Convention, ratifiée d'ailleurs par un trop petit nombre de pays, présentait suffisamment de défauts pour nécessiter cette récente révision.

Pourtant c'est pour répondre aux exigences de la première Convention de Londres que la Société d'Equipement de la région de Brest décida de construire à Brest une station de dégazage destinée à nettoyer les citernes des pétroliers, à récupérer les résidus et à ne rejeter à la mer que les eaux purifiées.

A l'extrémité sud du môle de l'Est du port de commerce, les trois grands réservoirs brillants signalent de loin la station, construite sur le modèle de celle de Falmouth (Cornwall), la plus importante d'Europe.

Voici, sommairement, les principaux éléments de la station :

1. *Une chaufferie*, dont les trois chaudières peuvent fournir à l'heure 18 tonnes de vapeur à 14 kgs/cm². La chaufferie peut aussi fournir l'eau chaude de lavage.

2. *Un complexe de pompage*, avec trois pompes principales : l'une pour pomper l'eau de mer destinée à alimenter les appareils de nettoyage des citernes, les deux autres servant aux déplacements des divers liquides.

3. *Un séparateur*, formé de plusieurs bassins, capable de recevoir et de traiter l'eau polluée avec un débit de 1.200 m³ à l'heure. A la sortie du séparateur, on obtient des produits pétroliers en grande partie déshydratés, et de l'eau de mer désormais suffisamment purifiée pour être rejetée dans le bassin.

4. *Un extracteur* reprend les résidus visqueux et donne, après traitement à la vapeur, d'une part, de l'eau chargée de produits pétroliers et envoyée au séparateur, d'autre part, un produit solide composé en grande partie de sable et d'oxyde de fer et pouvant être utilisé comme remblai.

5. *Un ensemble de trois réservoirs :*

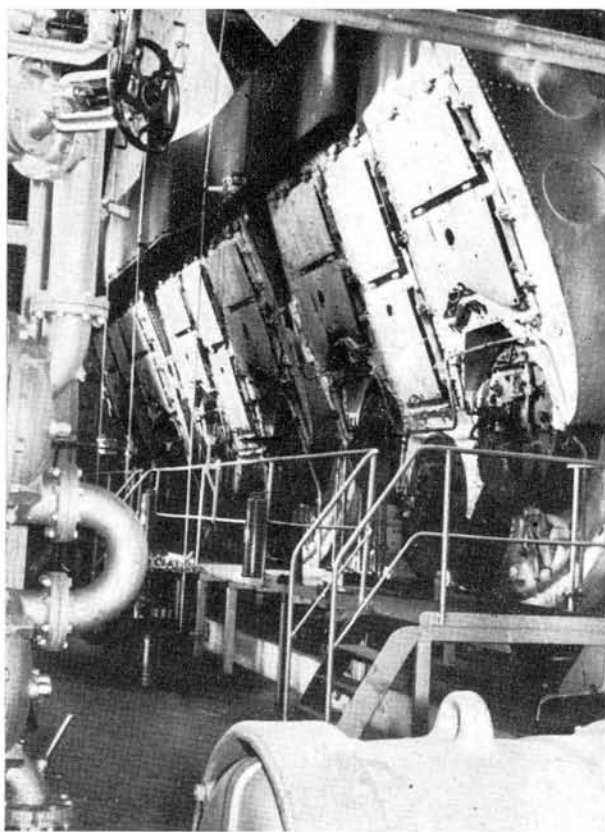
L'un de 2.000 m³ reçoit les eaux polluées provenant soit du navire en traitement, soit du séparateur. Il sert à effectuer une première décantation.

Un autre de 500 m³ où sont traités par chauffage à la vapeur les produits pétroliers provenant soit du séparateur, soit du premier réservoir.

Le troisième de 2.000 m³ sert pour le stockage des produits pétroliers à peu près déshydratés provenant du réservoir de 500 m³. Là se fait la décantation finale.

Ces différents éléments sont complétés par un réseau impressionnant de tuyauteries prolongées jusqu'au « navire en traitement » par des flexibles soutenus au moyen de grands portiques nécessaires car le niveau du navire par rapport au quai est très variable selon la hauteur du bateau au-dessus de l'eau et le niveau de la marée.

Un laboratoire permet des contrôles au cours des opérations et un important service d'incendie est nécessaire car les conditions de travail sont parfois dangereuses.



Station de dégazage de Brest : la chaufferie

(Photo Yvon Moign)

COMMENT FONCTIONNE UNE STATION DE DEGAZAGE ?

En général, les chaudières restent sous pression et dès qu'un pétrolier demande à être traité à la station, tout est prêt pour commencer immédiatement les opérations car les heures d'immobilisation de ces grands bâtiments coûtent très cher aux armateurs. La station possède 4 appareils de nettoyage qui peuvent travailler à bord ; ils sont alimentés par de l'eau très chaude sous pression de 14 kg/cm² et peuvent diffuser cette eau à raison de 45 m³ à l'heure. Les « tuyautages » sont mis en place et évacuent vers la station les eaux polluées de déballastage (1) et celles du lavage des citernes. Ces eaux peuvent être traitées immédiatement au séparateur ou stockées dans le grand réservoir de 2.000 m³. Les boues et les résidus visqueux sont enlevés des fonds de citernes auparavant dégazées et ventilées, et dans les citernes, désormais nettoyées, de l'eau de mer propre est envoyée pour le ballastage du bâtiment.

Les produits pétroliers récupérés sont utilisés comme source d'énergie par la station.

Les conditions de travail sont très irrégulières. La station utilise 6 employés en permanence, mais dès qu'un bateau arrive, il en faut une douzaine qui travailleront sans interruption, jour et nuit pendant 24 à 30 heures environ (2). En réalité, la durée et le coût d'une opération de dégazage sont très variables, car les tankers qui viennent à Brest après avoir déchargé dans les ports de la mer du Nord ont déjà bien souvent nettoyé en partie leurs citernes. D'autre part, le déroulement d'une opération de dégazage est différent suivant l'agencement des citernes et la nature du produit transporté par le bâtiment au cours de son dernier voyage.

LA STATION DU PORT DE BREST PEUT-ELLE ESPERER UN AVENIR BRILLANT ?

Le bilan actuel, il faut bien le reconnaître, est assez décevant. La station fonctionne depuis le 1^{er} mai 1960 : au cours de cette première année, elle a reçu 13 navires. L'année suivante : 18 ; et depuis le début de 1962 : 6 navires. Or, les dirigeants estiment que pour que les opérations soient rentables, il faudrait traiter 40 à 45 navires par an, au moins. Les installations permettraient de traiter un navire par semaine. On est bien loin du compte !!! Pourtant la situation du port de Brest dans l'ensemble Nord-Européen paraît assez favorable. Les Pays-Bas possèdent bien 5 ou 6 stations de dégazage, la Grande-Bretagne, fort bien équipée, une vingtaine, mais ces pays étrangers n'attirent guère de bâtiments français. Or, en France, seuls les ports de Brest et du Havre sont pourvus de matériel de dégazage, et le Havre comme Brest est déficitaire.

Où faut-il alors chercher la cause de ce déficit ?

(1) « Ballaster » un navire consiste à remplir d'eau de mer ses citernes déchargées de leurs produits pétroliers, de façon à conserver la stabilité du bâtiment.

(2) L'heure de la marée est également impérative, car le bâtiment doit ensuite entrer en cale sèche le plus vite possible.

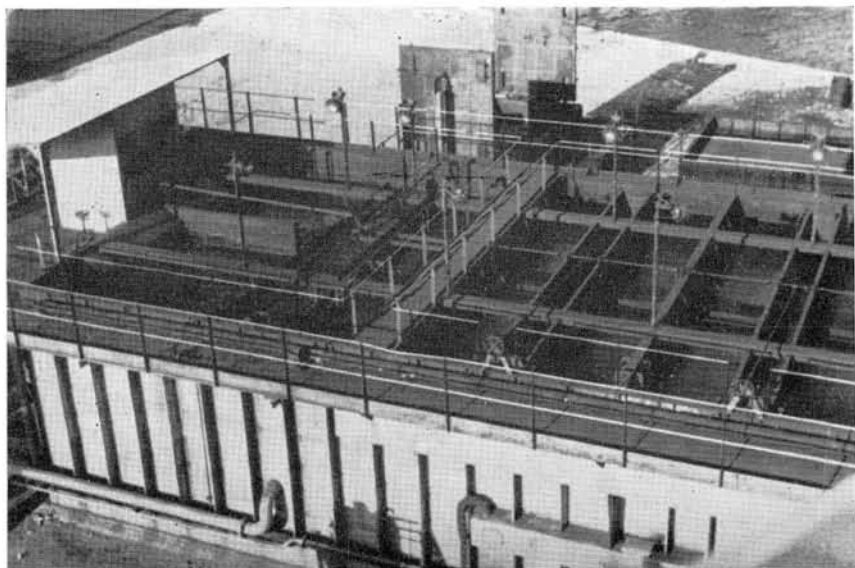
Jusqu'à présent, les opérations de dégazage n'ont pas eu d'existence autonome au point de vue économique, elles sont soumises au marché de la réparation : seuls ont été dégazés à Brest des navires qui relâchaient dans ce port pour entrer en cale sèche (environ la moitié des bateaux réparés à Brest ont passé auparavant au dégazage). En effet, les armateurs pétroliers n'estimaient pas nécessaire de faire relâche dans un port pour faire dégazer leurs bâtiments qui sont équipés pour faire eux-mêmes leurs opérations de dégazage sur la route allant du port de débarquement au port d'embarquement, et sans pour cela arrêter le navire. Et, même en supposant qu'ils aient signé la Convention de Londres de 1954, ils pouvaient rejeter leurs eaux polluées à la mer dès le point A. Le drame, c'est qu'à partir de ce point A, les résidus d'hydrocarbures sont facilement ramenés vers les côtes françaises sous l'influence des courants et des vents. Si bien que la délégation française est intervenue avec grande vigueur à Londres à la conférence de mars-avril 1962. Cette conférence s'est mise d'accord sur un certain nombre d'amendements à apporter à la Convention de 1954 et dans l'avenir les répercussions seront sans doute importantes pour Brest.

En effet, 41 pays étaient représentés à cette conférence qui a décidé que :

- les grands navires (plus de 20.000 tonneaux de jauge brute) devront s'interdire de rejeter à la mer, où que ce soit, des mélanges d'hydrocarbures ;

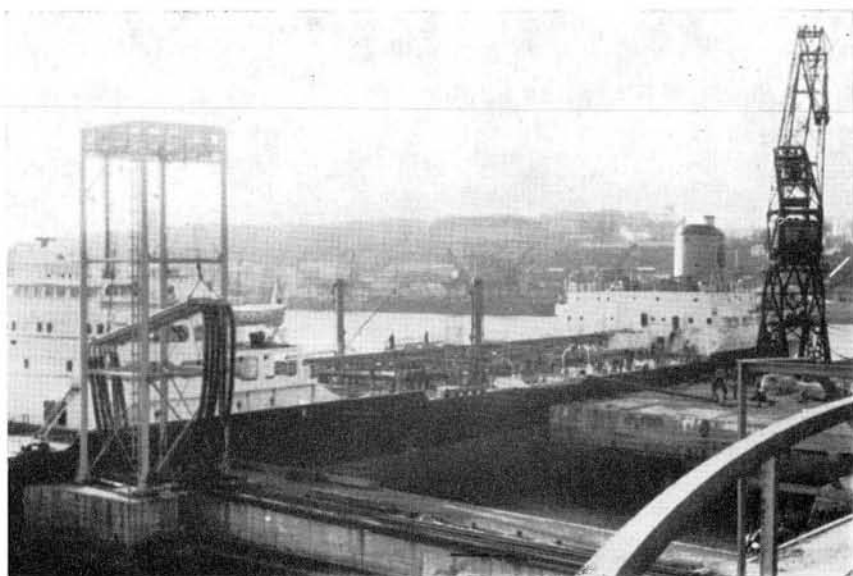
- des installations de réception devront être installées dans les principaux ports (ports de chargement des hydrocarbures, ports de réparation...).

- Il sera interdit de transporter de l'eau de lest dans les soutes à combustible.



Station de dégazage de Brest : le séparateur

(Photo Yvon Moign)



Un pétrolier (l'*Isocardia*) au quai d'accostage de la station de dégazage. Remarquer le portique et les flexibles.

(Photo Yvon Moign)

— Les zones d'interdiction seront portées progressivement de 50 à 100 milles et disposées de manière à protéger dans leur entier la mer Baltique, la mer du Nord, le golfe de Gascogne et à peu près entièrement la Méditerranée occidentale.

— Un contrôle pourrait être effectué au moyen des cahiers de bord et éventuellement de sévères pénalités seraient appliquées.

Il faudra évidemment attendre plusieurs mois pour juger des résultats. Mais dès à présent, on peut penser qu'un nombre de plus en plus important de navires passeront par les stations de dégazage. L'avenir de la station de Brest ne nous paraît pas pour autant assuré de façon certaine. N'y aura-t-il pas concurrence des stations qui peuvent s'installer dans les ports d'embarquement ou de débarquement des produits pétroliers — solution moins onéreuse qu'un déroutement pour les armateurs ? Vraisemblablement, la station de dégazage du port de Brest restera soumise au marché de la réparation et se développera dans la mesure où celui-ci prendra de l'essor. Un ensemble portuaire est toujours un complexe dont tous les éléments sont solidaires.

N.B. — Nous remercions la Chambre de Commerce de Brest et la direction des Anciens Chantiers Dubigeon qui ont bien voulu nous communiquer les renseignements nécessaires.