

Une bouffée d'oxygène

EXTINCTION Pollution

JACKY BONNEMAINS

Rouen. Septembre 2019. Lubrizol prend feu. Les moyens de lutte contre l'incendie généralisé sont dérisoires. Des mousses d'extinction sont convoyées en urgence sur place depuis des casernes d'Île-de-France. Les agents formant un film flottant (AFFF) perfluorés sont indispensables pour étouffer les hydrocarbures et les solvants chimiques enflammés. Ils sont indispensables, mais ils sont toxiques pour tout, et utilisent toutes les voies de transfert disponibles pour nuire à l'intérêt général, les fumées, les sols et sous-sols, les intempéries, les eaux de surface et les eaux souterraines, l'ingestion et le contact rapproché. Les AFFF perfluorés sont cancérigènes, perturbateurs endocriniens. Ils endommagent le foie et les reins. Ils augmentent le taux de cholestérol, favorisent l'obésité, diminuent la réponse immunitaire aux vaccins. Ils sont bioaccumulables et hyperpersistants dans les organismes et dans l'environnement. Certains disent qu'ils sont éternels. Dans les jours qui ont suivi la catastrophe Lubrizol, un bond des résidus des mousses d'extinction a été relevé dans les eaux des stations d'épuration de Rouen et de ses environs.

Les AFFF perfluorés sont éternels

Rockton, Illinois, États-Unis. Juin 2021. Un feu monstrueux ravage Chemtool, une filiale de Lubrizol.

La compagnie multinationale s'excuse, comme à Rouen, mais déverse pendant plusieurs heures sur le brasier 12 113 litres d'AFFF mélangés à 268 765 litres d'eau, avant de recevoir l'ordre d'utiliser une mousse d'extinction alternative. Les autorités sanitaires du comté de Winnebago redoutent une pollution de la Rock River et du forage distant de 2 km qui alimente en eau potable Rockton (8 000 habitants) et les environs. Dans la procédure lancée contre Chemtool-Lubrizol, le procureur général de l'Illinois exige des informations sur les causes de l'incendie, l'inventaire des produits chimiques brûlés, les trajectoires des panaches et sur les conséquences de l'utilisation des mousses AFFF. Les moyens de lutte contre l'incendie sont mis sur le même plan par la justice que les matières, produits et négligences responsables de l'incendie.

Aux États-Unis, tous les sites utilisés par les pompiers pour s'entraîner à la lutte contre les feux d'hydrocarbures et de solvants chimiques sont considérés comme pollués, dont 524 aéroports civils et 400 bases militaires. Soixante-quinze procès sont en cours, lancés par les soldats du feu, les agents de sécurité et les riverains. Les gestionnaires d'aéroports nient leur responsabilité et rappellent que la Federal Aviation Administration (FAA) les a obligés à stocker et à utiliser pendant des décennies des mousses d'extinction à base de perfluorés.

Le terminal le plus dangereux du monde

La loi portant mesures d'urgence pour la protection du pouvoir d'achat permet l'installation dérogatoire d'un terminal méthanier flottant au Havre. En Chine, en Croatie, en Turquie, en Israël, au Brésil, en Jordanie, au Koweït, aux Pays-Bas et en Malaisie, les terminaux méthaniers flottants sont sur des îles ou au bout de jetées artificielles, le plus loin possible des stockages de pétrole, des usines à risques et des habitants. Le terminal du Havre sera le seul enclavé dans un bassin intérieur, accessible par le franchissement d'une écluse seulement. Le navire FSRU (unité flottante de stockage et de gazéification) sera amarré pour une durée de cinq ans (sans doute renouvelable) quai de Bougainville et alimenté par des méthaniers transportant le gaz sous forme liquéfiée (à une température de

-160 °C) venant des États-Unis, du Qatar, d'Afrique et - pourquoi pas? - de Russie. La France a quatre terminaux méthaniers terrestres, tous assujettis à la directive Seveso seuil haut. Les plans de prévention des risques technologiques prévoient des dommages majeurs dans un rayon de plusieurs kilomètres. Au motif que le terminal du Havre, exploité par TotalEnergies, sera une installation flottante, il échappera à la directive Seveso. Les services de l'État prétendent que, en cas d'accident majeur, le navire FSRU sera en mesure d'appareiller rapidement. En fait, la bombe flottante devra d'abord franchir l'écluse et passer entre le centre-ville et le stockage de 4 millions de mètres cubes de pétrole et produits raffinés de la Compagnie industrielle maritime. J.B.

Dans le même temps, ils font du lobbying auprès du Congrès pour qu'une loi limite leur exposition financière dans la dépollution et la réparation des dommages sanitaires et environnementaux. Cent cinquante-deux aéroports et héliports au Canada et 20 aéroports en Australie ont confirmé des concentrations importantes à l'endroit et autour des parcelles dédiées à l'apprentissage de la lutte contre les feux. En Europe, Dortmund, Stuttgart, Cologne, Londres, Copenhague sont passés à des mousses d'extinction dites sans fluor. En Suisse, 12 écoles de feu dans des plateformes industrielles, dans des décharges de déchets, dans des centres d'instruction de la protection civile ont fait l'objet d'un diagnostic préliminaire, et il s'avère que cinq d'entre elles ont pollué des captages d'eau potable ou des rivières. Les concentrations à l'intérieur des sites d'entraînement peuvent être considérables (jusqu'à 0,21 g/kg de terre) et constituer des réservoirs majeurs de polluants.

Les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark, la Suède et la Norvège, qui a interdit dès 2005 l'utilisation des mousses AFFF au fluor dans les plateformes offshore, veulent dans toute l'Union européenne l'interdiction progressive de la fabrication, de l'importation, du commerce et de l'usage de toutes les mousses d'extinction contenant des perfluorés, accompagnée d'un protocole de destruction des mousses périmées et de décontamination des sites pollués. Les réticences sont nombreuses, le coût global du programme serait de 7 millions d'euros. Ce n'est pas avant l'horizon 2040 que toutes les utilisations des perfluorés seront interdites, et leurs résidus pollueront terres et mers et peut-être même la Lune et Mars pendant des siècles. Les perfluorés, mis sur le marché en 1940, c'est encore pire que les PCB, mis, eux, sur le marché en 1930. Tous les deux avaient pour vocation initiale de lutter contre le feu. ●

PERENCO

optimise ses finances et sa ferraille

Le patrimoine de la famille d'Agnès Pannier-Runacher, ministre de l'Accélération écologique, et de sa descendance est lié aux bonnes affaires du groupe pétrolier et gazier Perenco. En matière d'optimisation financière, Perenco en connaît un rayon et pousse jusqu'au bout sa logique d'armateur et d'exploitant de gisements pétroliers et gaziers. « À la casse », le bulletin trimestriel de Robin des Bois sur la fin de vie des navires, notait, l'été 2008, que Perenco, dont la nationalité était à cette époque strictement française, avait vendu pour démolition à Chittagong, Bangladesh, son tanker simple coque *Muadi* pour 585 dollars/tonne, soit près de 13 millions de dollars. Le *Muadi*, construit en 1972, avait été dix ans plus tard reconverti en stockage flottant de pétrole brut et exploité par Perenco au large du Congo. 13 millions de dollars pour une coque pourrie âgée de 36 ans, c'est une belle affaire pour Perenco, une mauvaise pour les ferrailleurs du Bangladesh. Avant la livraison du *Muadi*, Perenco n'a pas procédé à l'enlèvement de l'amiante, des PCB, des boues d'exploitation faiblement radioactives...

Bis repetita, mais cette fois à Alang, État du Gujarat, Inde. Le *King Kong I* s'échoue volontairement sur la plage début 2020. Il est destiné à la démolition. Il s'agit en fait du

13 millions de dollars pour une coque pourrie

Conkouati, exploité par Perenco en tant qu'unité flottante de production, de stockage et de déchargement (FPSO) pendant vingt-neuf ans au large de Pointe-Noire, république du Congo. Courant 2019, Perenco l'avait vendu à une de ses filiales, la Veslin Holdings, enregistrée aux Bahamas. Par une de ces facéties dont les armateurs sont friands, il avait non seulement changé de nom, mais aussi de pavillon, passant de celui de Saint-Vincent-et-les-Grenadines, qui n'est déjà pas très reluisant, à celui, désastreux, des Comores, bien suffisant pour un dernier voyage. Le *King Kong I* avait été lancé en 1973 en tant que pétrolier, sous le nom de *Kollbjorg*. L'affaire n'est pas aussi gratifiante que pour le *Muadi*, mais compte tenu de la crise financière et du début de la pandémie de Covid, c'est quand même pas mal. Elle a rapporté 8 millions de dollars à Perenco. Autre facétie, profitant de l'interruption des travaux de ferrailage à la main et sans équipement de protection, un léopard s'est installé dans la moitié du tanker qui restait à démolir (soit 162 m) et venait y passer ses jours après avoir chassé la nuit. Il a été localisé, anesthésié par les agents forestiers et remis en liberté dans un habitat approprié. C'est peut-être la première fois que Perenco a participé à un sauvetage de la faune sauvage. J.B.

« Les entreprises modèlent la manière dont nous parlons du changement climatique, ce qui, parfois, détourne notre attention de leurs agissements. »
BBC, 5/5/2022

