UN DEGAZAGE PROPRE : LE LOAD ON TOP.

Quand un pétrolier vient de décharger sa cargaison de brut, il est absolument nécessaire de procéder au nettoyage de ses citernes. En effet, les gaz qui se dégagent du brut résiduel forment avec l'air un mélange explosif qui compromet la sécurité du navire.

Cette opération de dégazage consiste en un décapage des ci--ternes avec de l'eau de mer chaude sous pression. Elle peut être effec--tuée au port de débarquement dans des installations prévues à cet effet. Mais cela prend du temps (et le temps c'est de l'argent!), aussi, bon nombre d'armateurs préfèrent-ils faire dégazer en mer, en rejetant l'é--mulsion obtenue par dessus bord.

Le résultat, vous le connaissez trop bien: des millers d'oi--seaux morts, sans parler des conséquences à plus ou moins long terme: ruptures des chaînes alimentaires et diminution des la photosynthèse.

Pourtant, certaines compagnies pétrolières utilisent un pro--cédé qui permet de dégazer en mer, donc sans perdre de temps, et... sans polluer: c'est le procédé LOAD ON TOP. En quoi consiste-il?

On procède d'abord de la façon la plus classique: nettoyage des cuves par un jet d'eau de mer chaude sous pression. L'émulsion qui en résulte est rassemblée dans une seule cuve. Elle y décante au cours du voyage jusqu'à former trois couches: dans le fond de la cuve l'eau de mer pure, au-dessus une couche assez mince d'émulsion finissant de se décanter et enfin dans la partie supérieure le pétrole brut résiduel. On introduit alors dans la cuve un colorant rouge dont la densité est intermédiaire entre celle de l'eau de mer et celle de l'émulsion. Il ne reste plus alors qu'à pomper par le bas pour ainsi rejeter de l'eau de mer pure, l'opération s'arrêtant lorsqu'apparaît le colorant.

Lors du chargement de la nouvelle cargaison de brut, ce qui reste dans la cuve (colorant, émulsion et pétrole résiduel) est alors noyé dans la masse de brut. Ce mélange ne gêne en rien le raffinage du nouveau contenu, certes le colorant n'est pas récupéré mais on regagne ainsi près de 3% de la cargaison précédente, ce qui est loin d'être né--gligeable.

Ce procéde possède un avantage certain (sans tenir compte du respect de la vie dans les eaux marines): celui de ne pas faire perdre de temps aux transporteurs de brut. Car le dégazage à quai est opéré dans les ports pétroliers, il est gratuit même, mais l'immobilisation d'un bateau correspondant à l'attente et au temps de l'opération n'est pas "rentable". Le manque à gagner des compagnies pétrolières sur les rotations suffit à lui seul à préférer encore le dégazage clandestin en mer en un point quel--conque du trajet dont la Manche fait partie. Alors pourquoi les gouverne--ments n'obligent-ils pas à généraliser ce procédé?