

N°319

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 juin 1980.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur :

1° *la proposition de résolution de M. Anicet LE PORS, Mme Hélène LUC, MM. Jacques EBERHARD, Gérard EHLERS, Louis MINETTI, Bernard Michel HUGO et les membres du groupe Communiste et apparenté à créer une commission d'enquête à l'occasion du **sinistre** qui vient de frapper les **côtes bretonnes** ;*

2° *la proposition de résolution de MM. Raymond MARCELLIN, Jean de BAGNEUX, Yves ESTÈVE, Louis de la FOREST, Henri FREVILLE, Édouard LE JEUNE, Bernard LEMARIÉ, Louis LE MONTAGNER, Georges Lombard, Pierre MARZIN, Louis ORVOEN, François PRIGENT, et Joseph YVON tendant à créer une commission d'enquête chargée d'examiner les conditions du naufrage d'un pétrolier sur les côtes bretonnes et les décisions prises par les autorités compétentes pour y remédier et les moyens de lutte contre la **pollution marine accidentelle**.*

Par M. Michel CHAUTY,

Sénateur.

(1) *Cette Commission est composée de :* MM. Michel Chauty, *président* ; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, *vice-présidents* ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Raymond Dumont, André Barroux *secrétaires*; Octave Bajeux, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiémas, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon- Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hamman, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France L'échenault, Fernand Lefort, Charles- Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Albert Pen, Pierre Perrin, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice Prévotau, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepiet, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Sénat : 190, 191 (1979-1980).

Pollution (mer). — *Commission d'enquête et de contrôle*

MESDAMES, MESSIEURS,

Presque deux ans, jour pour jour, après le naufrage de l'*Amoco-Cadiz*, les côtes bretonnes étaient une nouvelle fois sinistrées à cause d'un nouvel accident en mer : le 6 mars 1980 le pétrolier malgache *Tanio*, contenant 27.000 tonnes de fuel lourd, se cassait en deux. Certes la pollution issue du *Tanio* n'a heureusement pas l'ampleur de celle résultant de l'écoulement de l'*Amoco-Cadiz*, qui transportait 223.000 tonnes de pétrole, mais la répétition de tels accidents suscite de vives inquiétudes.

Quelques jours plus tard, deux propositions de résolution tendant à créer une commission d'enquête étaient déposées sur le Bureau du Sénat respectivement par M. Le Pors et les membres du groupe communiste d'une part, M. Marcellin et les autres sénateurs des quatre départements de la région de Bretagne d'autre part. La première vise à examiner les décisions prises et les moyens mis en oeuvre lors de l'accident *Tanio* ainsi qu'à dresser un bilan de l'application des recommandations de la commission d'enquête sénatoriale instituée après le naufrage de l'*Amoco-Cadiz* ; la seconde propose d'examiner les conditions de l'accident du *Tanio* et les décisions prises après celui-ci, et de formuler des propositions pour adapter la réglementation et les moyens de protection.

Répondant à des questions orales dès le 9 avril dernier, le ministre des Transports a relaté avec précision les conditions du naufrage ainsi que les modalités d'intervention des services compétents ; il a fait le point de l'ensemble des actions de prévention des pollutions accidentelles de la mer conduites aux plans national et international.

Conformément à l'engagement pris en avril, le ministre des Transports a rendu compte au Sénat, le 17 juin 1980, de la suite des opérations entreprises sur l'épave du *Tanio*, ainsi que de l'ensemble des actions menées par le Gouvernement depuis le dépôt du rapport de la commission d'enquête du Sénat sur l'*Amoco-Cadiz*.

En ce qui concerne le naufrage, on doit noter qu'il a eu lieu dans les eaux internationales et qu'il a atteint un navire conforme aux normes en vigueur ; mais celles-ci devront certainement être révisées à la lumière des premières constatations des experts chargés d'examiner la partie récupérée de l'épave du *Tanio*. *Tout le monde s'accorde pour reconnaître la qualité des mesures de secours et de sauvegarde prises après l'accident.* Une heure trente après la retransmission du message de détresse du navire, deux hélicoptères de la Marine nationale sont sur les lieux, quelques heures plus tard, un remorqueur Abeille et un bâtiment de la Marine nationale rejoignent le *Tanio*. Dans des conditions très difficiles la partie arrière de l'épave est prise en remorque et, après expertise, il est décidé de remorquer celle-ci jusqu'au Havre ; cette opération périlleuse est terminée à peine

cinq heures après l'accident ; cette partie de l'épave est, ensuite, intégralement vidée.

Une pollution notable de la mer, puis du littoral, a été provoquée par le fuel écoulé au moment de l'accident — environ 5.900 tonnes — et les fuites d'hydrocarbures émanant de la partie immergée de l'épave contenant environ 13.500 tonnes. En mer, les caractéristiques du fuel issu du *Tanio* excluait l'emploi de produits dispersants. Conformément aux plans de pose, les barrages ont été mis en place pour protéger les points sensibles. Les moyens de pompage et de lutte contre la pollution à terre étaient en place avant même l'arrivée à la côte des nappes d'hydrocarbures.

Du 20 avril au 2 mai 1980, des travaux de colmatage ont été exécutés sur la partie de l'épave immergée par 80 mètres de fond afin de stopper les fuites d'hydrocarbures. Parmi les solutions envisagées pour éviter tout risque futur de pollution émanant du *Tanio*, le Gouvernement a retenu celle du pompage, inspirée de la technique mise en œuvre pour vider le *Bohlen*. Cette opération, exécutée par la COMEX, débute actuellement ; elle devrait être terminée fin août, soit avant les marées d'équinoxe.

Si l'on peut s'interroger sur l'efficacité de certain moyens techniques - les barrages en particulier - on doit se féliciter de la célérité des autorités françaises concernées par le naufrage du *Tanio* et par les conséquences de ce sinistre. Ainsi que l'avait souligné la commission sénatoriale après l'échouement de l'*Amoco-Cadiz*, en cas d'accident, les interventions immédiates tendant à éviter l'extension de la pollution sont les plus efficaces ; de ce point de vue, les actions entreprises sur le *Tanio* sont exemplaires.

Force est de rappeler que la technologie des moyens de lutte contre la pollution n'a pas évolué au même rythme que les risques du transport maritime actuel. Les moyens puissants des « Coast Guards » américains n'ont pu empêcher la pollution de la côte texane après l'explosion de la plate-forme pétrolière Ixtoc 2, et le recours à des techniques de nettoyage que l'on peut qualifier d'« artisanales ».

Par ailleurs, le ministre des Transports a rappelé devant le Sénat, le 17 juin, l'ensemble des actions entreprises depuis l'accident de l'*Amoco-Cadiz* dans le cadre national, ainsi qu'au plan international.

Il apparaît nettement que des progrès sensibles ont été accomplis du point de vue réglementaire ainsi qu'au niveau des équipements et de l'organisation administrative. On soulignera tout particulièrement la réforme du plan Polmar, la mise en place d'équipes d'intervention spécialisées, le recours à des remorqueurs puissants.

La diplomatie française a été particulièrement active, notamment lors de la septième session de la conférence sur le droit de la mer tenue en 1978, et dans le cadre de l'O.M.C.I. (Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime). Le ministre des Transports a précisé que de nouvelles règles de circulation dans la Manche, mises au point en accord avec la Grande-Bretagne, seraient prochainement soumises à l'approbation de cette organisation.

D'autre part, on doit se féliciter de l'initiative française tendant à demander la réunion à Paris d'une conférence internationale à caractère régional sur la sécurité des transports maritimes et la lutte contre la pollution par des hydrocarbures transportés par voie de mer. Le Gouvernement a également demandé que la Commission des Communautés européennes présente au Conseil des ministres européens des propositions en ce domaine et qu'une mission d'études sur ces problèmes soit confiée à un groupe d'experts.

Pour répondre aux demandes formulées par plusieurs sénateurs, le Gouvernement s'est engagé à publier à l'automne une récapitulation des mesures prises depuis le naufrage de l'*Amoco-Cadiz*, comparées aux propositions du rapport de la commission sénatoriale d'enquête sur cet accident. Le ministre des Transports s'est également engagé à venir devant le Sénat au cours de la prochaine session pour faire le point de l'application des décisions prises par le Gouvernement concernant l'épave du *Tanio*.

Dans ces conditions, il n'apparaît pas opportun de constituer une commission d'enquête. Les procédures de contrôle budgétaire et les questions orales au Gouvernement semblent plus appropriées que l'institution d'une commission d'enquête pour permettre au Sénat de suivre la mise en œuvre des recommandations du rapport sur l'échouement de l'*Amoco-Cadiz*.

* *

*

Suivant les conclusions de son Rapporteur tendant au **rejet** des propositions de résolution n° 190 (1979-1980) déposée par M. Le Pors et les membres du groupe communiste, et n° 191 (1979-1980) déposée par M. Marcellin et plusieurs de ses collègues, la commission des Affaires étrangères et du Plan a décidé qu'il n'y avait **pas lieu de créer une commission d'enquête sur le naufrage du pétrolier *Tanio* au large des côtes bretonnes.**

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique.

Conformément à l'article 11 du Règlement, il est créé une commission d'enquête de vingt et un membres chargée d'examiner :

1° Les décisions prises et les moyens mis en œuvre par les autorités compétentes françaises, étrangères ou internationales lors du naufrage récent d'un pétrolier au large des côtes bretonnes;

2° Les décisions prises et les moyens mis en œuvre par les autorités compétentes françaises pour appliquer les recommandations de la commission d'enquête sénatoriale créée le 27 avril 1978 afin de tenter au plan international de diminuer les dangers résultant du trafic pétrolier et de doter la France d'un système de protection efficace.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique.

Conformément à l'article 11 du Règlement, il est créé une Commission d'enquête de vingt et un membres chargée d'examiner les conditions du naufrage d'un pétrolier sur les côtes bretonnes, le 7 mars 1980, et les décisions prises par les autorités compétentes pour remédier aux conséquences de ce sinistre. Elle devra proposer les mesures indispensables pour adapter la réglementation et les moyens à l'ampleur des difficultés à résoudre lors de semblables catastrophes.