

N° 191

---

# SÉNAT

DEUXIEME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1979-1980

Rattachée pour ordre au procès-verbal de la séance du 12 mars 1980  
Enregistrée à la Présidence du Sénat le 18 mars 1980.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*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,*

PRÉSENTÉE

Par 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

Sénateurs.

*(Renvoyée à la Commission des Affaires économiques et du plan et pour avis à la commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale en application de l'article 11 du Règlement)*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Deux années après l'échouement du pétrolier *Amoco Cadiz* sur les hauts fonds en face du port de Portsall, la Bretagne assiste au renouvellement d'une véritable tragédie : sur les rivages des Côtes-du-Nord et du Nord Finistère, des nappes de mazout, déversées par l'épave du *Tanio*, déferlent sans relâche.

Dans son rapport fait en conclusion des travaux de la Commission d'enquête parlementaire, créée en vertu de la résolution adoptée par le Sénat, le 27 avril 1978, M. Jean-Marie Girault avait affirmé que la Haute Assemblée veillerait à ce que « l'exécutif assure enfin une protection complète et réelle du littoral français » <sup>(1)</sup>.

La présente proposition de résolution s'inscrit ainsi dans le cadre de l'action vigilante entreprise par la Haute Assemblée pour tenter de mettre un terme à la fréquence de telles catastrophes.

La zone comprise entre Ouessant et le pas de Calais est en effet devenue un véritable « boulevard du pétrole » : les navires y acheminent, chaque année, un tonnage équivalent à plus de quatre fois la consommation nationale d'hydrocarbures. La sévérité des conditions de navigation, jointe à l'importance du trafic, rend d'ailleurs extrêmement dangereux ce mode de transport.

Le risque est d'abord d'ordre écologique. Après le sinistre du *Tanio*, on sait déjà que la réserve ornithologique, située sur l'archipel des Sept-Iles, a été, en partie, détruite.

Il est aussi d'ordre économique.

Après le naufrage de l'*Amoco Cadiz*, une très forte diminution des séjours de touristes étrangers avait été enregistrée ; au moment où la situation évoluait, semble-t-il, favorablement, la nouvelle catastrophe autorise les prévisions les plus pessimistes, C'est un fait d'autant plus grave qu'il porte préjudice aux populations d'une région dont le développement économique a pris du retard et s'appuie pour une grande part sur des activités touristiques.

---

<sup>1</sup> - Rapport fait en conclusion des travaux de la commission d'enquête parlementaire, créée en vertu de la résolution adoptée par le Sénat, le 27 avril 1978, chargée d'examiner les décisions prises et les moyens mis en œuvre par les autorités compétentes françaises, étrangères ou internationales, lors de l'échouement récent d'un pétrolier sur les côtes bretonnes (Sénat, n° 486, seconde session ordinaire de 1977-1978, p. 10).

Le risque est enfin financier. La collectivité doit supporter des charges importantes puisque les dépenses engagées pour l'*Amoco Cadiz* ont été évaluées à plusieurs milliards de francs.

Sans doute l'*Amoco Cadiz* transportait-il une énorme cargaison de 223 000 tonnes de pétrole ; celle du *Tanio* est de moindre quantité, mais des motifs majeurs d'inquiétude doivent être recherchés dans la multiplication des accidents ; depuis 1967, il s'agit du sixième déversement, sur les côtes bretonnes, d'hydrocarbures.

L'urgence de nouvelles mesures de sécurité apparaît donc clairement.

Mais il importe de procéder avec discernement et, au préalable, de fixer l'étendue des responsabilités.

Plusieurs questions méritent donc d'être posées.

Construit en 1958, le *Tanio* n'était-il pas trop ancien pour continuer à bénéficier de certificats de sécurité ?

La diversité des sociétés intéressées à l'exploitation du *Tanio* ne constitue-t-elle pas un obstacle pour identifier le véritable propriétaire du navire ?

Le dispositif d'intervention mis en place par le Gouvernement, pour réagir à toute catastrophe, serait-il, en définitive, inadapté à la nature des tâches à entreprendre ?

L'efficacité du plan de circulation dans la Manche, établi par les autorités, n'est-elle pas illusoire ?

Seule, une enquête approfondie du Sénat, qui a pu, malheureusement, connaître les difficultés quasiment identiques soulevées par l'échouement de l'*Amoco Cadiz*, devrait permettre de répondre avec précision à ces multiples interrogations.

La Haute Assemblée démontrerait ainsi tout son souci de protection du littoral et des légitimes intérêts des populations soumises à des sinistres renouvelés dont elles sont contraintes de subir passivement les effets désastreux.

## **PROPOSITION DE RÉOLUTION**

### 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.