

POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Une position des associations de protection de la nature et de l'environnement

La tempête qui a soufflé ces derniers jours sur la Bretagne a eu pour conséquence de provoquer de nouvelles fuites de pétrole au niveau de l'épave du *Böhlen*. En dix ans, cela fait la troisième marée noire qui touche les côtes de la pointe de Bretagne (*Torrey Canyon*, *Olympic Bravery*, *Böhlen*). Ce type d'événement inspire plusieurs réflexions aux Sociétés de protection de la nature et de l'environnement (S.E.P.N.B., A.P.P.S.B., G.E.P.N., TERROIR BRETON, U.R.B.E.).

Tout d'abord, la relative fréquence de ce genre d'accident permet d'exclure complètement la notion de fatalité et de circonstances malheureuses. Force est de reconnaître que, dans nombre de cas, des risques ont été pris plus ou moins délibérément. Déjà le tracé des routes maritimes apparaît bien souvent comme un pari. Le souci de la rentabilité a des exigences par nature incompatibles avec la sécurité générale surtout aux abords des côtes.

Il devient de plus en plus évident que des mesures vraiment efficaces et coercitives doivent être prises.

A cet égard, la nécessité d'une évaluation économique du milieu naturel apparaît inéluctable. Au prix de l'anéantissement d'une réserve naturelle doit s'ajouter celui des dommages causés à un ensemble de systèmes biologiques, tous à la base d'activités économiques primordiales pour notre région. Le chiffrage ne peut se contenter de dénombrer les plages souillées, il doit également et obligatoirement faire intervenir la valeur réelle du milieu naturel.

Il est hors de doute que des indemnités à ce titre doivent intervenir et contrebalancer d'une manière sérieuse la désinvolture de certains armateurs.

Ceci conduit nécessairement à se poser la question des bilans. A ce niveau, Ecologie et Economie sont plus que jamais intimement liées. Au delà des images, certes touchantes des oiseaux mazoutés, des plages impropres à l'accueil de nos chers touristes, c'est le fonctionnement global du milieu marin qui est gravement affecté par la pollution. Les mécanismes de biodégradation qui permettent aux équilibres naturels de se « refaire » n'ont plus le temps de se remettre en route entre deux sinistres. Certes, après un certain laps de temps, on observe plus de graves plaques de mazout traînant au fil du courant. Cependant des concentrations non négligeables d'hydrocarbures et de produits « anti pollution » (?) demeurent et s'accumulent. Certains de ces produits ont des effets graves à long terme en provoquant la fuite de populations entières. D'autres bloquent le développement larvaire et la reproduction.

De ce fait, le bilan réel de ces rejets, qu'ils soient accidentels ou non, conscients ou inconscients, est beaucoup plus grave que ce qui apparaît après les évaluations superficielles que l'on a coutume de pratiquer.

Combien semblent alors dérisoires les moyens de lutte prévus (ou imprévus). Ce genre d'affaire mériterait pourtant que l'on s'organise d'une manière efficace. Un pays comme le nôtre voit passer sur sa façade atlantique des centaines de navires aux cargaisons potentiellement dangereuses. Face à ce risque chronique et non plus accidentel comme on tente de le faire croire, il est absolument déraisonnable d'attendre passivement les événements et de regarder leur déroulement en spectateurs à chaque fois tout aussi désarmés. Pourtant nous devrions avoir une bonne expérience de ces problèmes. Depuis le *Torrey Canyon*, nombreux sont les exemples de nouveaux sinistres sur les côtes de la Manche et de l'Atlantique. Notre pays dispose de moyens à la mer importants. Encore faudrait-il que les responsables comprennent où se situe l'intérêt national. N'est-ce pas, en effet, une tâche d'intérêt national que la préservation du potentiel économique et des ressources biologiques de la Nation.

Rien ne justifie le fait que le choix des moyens de lutte contre ces pollutions soit dicté par l'affolement (cela ne justifie pas non plus qu'un organisme public envisage une campagne de rejets voulus d'hydrocarbures pour voir ce que cela va donner).

En définitive, la destruction de nos richesses naturelles, par la faute des calculs financiers, de l'inconscience et de l'incompétence réunis conduit à la mise en difficulté d'activités économiques importantes. Le problème de la protection de la nature dépasse très largement les questions de cadre de vie. C'est une affaire de gestion intelligente de l'économie. Dans ce genre de choses, il ne devrait y avoir aucune place pour l'improvisation et l'imprévoyance.

Ceci est bien sûr en totale contradiction avec les procédés que l'on constate dans nos administrations et gouvernements.

Question écrite (16 octobre 1976) de M. Le Pensec, député du Finistère, à l'Assemblée nationale

M. LE PENSEC expose à M. le Premier Ministre, les graves conséquences de la marée noire qui vient de frapper, une fois encore, les côtes bretonnes. Il lui demande de lui préciser quel est l'organisme chargé de développer les moyens de lutte contre les pollutions par les hydrocarbures. Notamment, il lui demande de préciser ce qu'a été la contribution du C.N.E.X.O. au titre du thème « Pollution » dans son programme Océan et en vertu de sa mission nationale de coordination des programmes de recherche océanographique ?

Quels enseignements techniques ont été tirés de la pollution de Ouessant (*Olympic Bravery*) ? et quelles expériences ont été envisagées pour améliorer les procédés de lutte ?

Quels laboratoires sont chargés de telles études techniques ?

M. LE PENSEC demande par ailleurs, à M. le Premier Ministre, quel est l'organisme chargé d'évaluer les conséquences biologiques sur la faune pélagique et benthique des pollutions par les hydrocarbures et les traitements chimiques employés pour les combattre ?

Quels laboratoires ont été chargés depuis quelques années, et en particulier depuis l'accident de l'*Olympic Bravery*, d'évaluer les risques et incidences des différents produits de traitement (détergents, dispersants, craies...), d'étudier les conditions hydrodynamiques d'élimination ou de dispersion, à la fois pour les hydrocarbures et les nappes traitées, en particulier les concrétions mazout-craie restent-elles au fond et sont-elles dangereuses pour la faune benthique ?

M. LE PENSEC demande enfin à M. le Premier Ministre s'il entre dans les intentions du gouvernement d'ordonner une étude pour suivre les conséquences biologiques de la catastrophe dans les mois qui viennent ? Il signale qu'autour de l'île de Sein, la faune est suffisamment connue pour que l'on puisse évaluer le dommage quantitatif et qualitatif qu'elle va subir.

Intervention de M. Guy Guermeur, député du Finistère, à l'Assemblée nationale

« Il est temps que l'on prenne conscience du danger que représentent les énormes navires transporteurs de pétrole. On ne peut tolérer plus longtemps que ces navires entrent dans la Manche, qui est une mer particulièrement dangereuse, tant par le trafic qu'elle connaît que par la configuration de ses côtes.

« Il est grand temps d'obliger ces navires à passer au large, à vingt ou même à cinquante milles, de manière que si une avarie survient, l'on ait le temps d'organiser la lutte et que les côtes françaises ne soient pas immédiatement polluées. Je prétends même que les navires en provenance d'Amé-

rique du Sud ou d'Afrique du Sud, qui se rendent dans les ports du nord de l'Europe, pourraient fort bien, en modifiant leur cap de quelques degrés, contourner l'Angleterre et passer au nord de l'Ecosse, plutôt que d'emprunter, à plus de douze ou quinze nœuds, un canal saturé où leur présence constitue un danger permanent pour eux-mêmes et pour les autres.

« Dans la lutte anti-pollution, il faut consacrer les moyens nécessaires à la recherche d'un produit neutralisant du pétrole qui soit sans danger pour les fonds. Les compagnies d'assurances maritimes et les sociétés pétrolières pourraient, avec l'Etat, participer à cette recherche. Il est grand temps que l'on songe à protéger un milieu naturel qui constitue, chez nous, l'outil de travail d'un grand nombre de marins. Il faut, dans toute la mesure du possible, prévenir la pollution, mais on doit la combattre par tous les moyens lorsqu'elle survient et il est temps que les techniques de lutte sortent du balbutiement. »

Une résolution de la Conférence des régions périphériques européennes (9 et 10 décembre 1976)

1. — Au vu des principaux accidents qui se sont produits dans les régions périphériques intéressées, que soit communiquée à toutes les autorités et services responsables de trafic maritime, ainsi qu'aux armateurs, l'opportunité de renforcer les mesures préventives indispensables pour empêcher la répétition dans l'avenir d'accidents comme ceux qui ont été examinés.

2. — Que soient renforcées les mesures de sécurité dans la technologie de construction des navires de transports d'hydrocarbures pour obtenir le maximum de garanties devant l'éventualité de tels risques.

3. — Mettre en place dans les zones critiques des bases opérationnelles à grand rayon d'action et disposant d'un équipement spécialisé, et d'un personnel bien entraîné dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

4. — Disposer, au niveau local et au moins dans tous les ports pétroliers, d'un minimum de moyens pour une action d'urgence.

5. — Constituer au niveau européen un centre coordinateur pour la lutte en commun contre les risques et les effets des accidents, permettant notamment un échange d'informations.

6. — La prolifération des plates-formes off-shore exige une action en commun pour une coordination de la prévention des risques possibles.

7. — Déterminer et mettre au point en commun des moyens de surveillance et de détection des opérations de nettoyage des tanks (des pertes, etc.) : ces opérations sont effectuées la plupart du temps sans respecter la réglementation internationale existante et en vigueur.

8. — Il est indispensable que la C.E.E. et les Etats prennent conscience des risques que représentent les trafics d'hydrocarbures pour les régions maritimes périphériques européennes, lesquels constituent une servitude dont bénéficie toute l'Europe, et que soit constitué en conséquence, éventuellement avec la participation des compagnies pétrolières internationales, un fonds commun pour assurer les services préventifs et la recherche de meilleures solutions.