



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

pétrole

Question écrite n° 57696

Texte de la question

M. Franck Reynier alerte Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie sur l'état des oléoducs français. Au début du mois d'août 2009, la fuite d'un oléoduc reliant Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône) à l'Allemagne a entraîné la propagation d'une nappe de 4 000 m³ de pétrole brut sur 2 hectares. La zone souillée, en plein coeur de la réserve de Coussouls de Crau, renferme un patrimoine écologique d'une importance majeure. La survenue de ce désastre écologique rappelle d'autres catastrophes environnementales qui ont par le passé endommagé le patrimoine écologique français à plusieurs reprises. Il est aujourd'hui urgent que toutes les mesures soient prises afin d'empêcher que se reproduise un tel accident. En conséquence, il souhaite savoir quels sont les moyens mis en oeuvre par le Gouvernement afin d'assurer la sécurité des oléoducs sur le territoire français.

Texte de la réponse

Suite à la pollution accidentelle engendrée par la rupture du pipeline SPSE, le 7 août 2009, à Saint-Martin-de-Crau, des mesures de réparation des dégâts à l'environnement ont été définies et mises en oeuvre très rapidement. Elles sont encadrées par plusieurs arrêtés préfectoraux et surveillées par les services de l'État concernés, en liaison notamment avec les gestionnaires de la réserve naturelle des Coussouls de Crau. En outre, un comité de suivi technique et environnemental réunissant toutes les parties prenantes et présidé par le préfet des Bouches du Rhône a été mis en place pour surveiller le chantier de dépollution jusqu'à la remise en état finale du site. Les mesures prises visent à traiter ex situ les terres souillées, à protéger la nappe phréatique, à préserver les espèces protégées et à restaurer l'écosystème, dans les meilleurs délais. En parallèle à cette action de restauration, un plan détaillé de mesures a été défini pour prévenir le renouvellement d'un tel accident sur le même ouvrage et sur l'ensemble des canalisations de transport susceptibles de présenter les mêmes risques. Ce plan d'actions comprend les mesures principales suivantes. Concernant l'ouvrage SPSE, actuellement à l'arrêt, des investigations poussées ont été imposées à l'exploitant afin de comprendre les causes de la rupture, avec l'appui d'un expert scientifique et technique indépendant. La remise en service du tronçon en cause ne sera autorisée que lorsque des garanties suffisantes auront été apportées en matière d'identification des tubes susceptibles de présenter des défauts de même nature que ceux du tube qui s'est rompu, de réparation ou remplacement de ces tubes, et d'adaptation du programme futur de surveillance et de maintenance de l'ouvrage à son état réel. Concernant l'ensemble des canalisations de transport implantées en France, soit 50 000 km, les principales exigences de l'arrêté interministériel du 4 août 2006, dit « arrêté multifluide » sont entrées en application le 15 septembre 2009, en particulier le dépôt d'une étude de sécurité tenant compte des risques pour les personnes et pour l'environnement. Cette étude est accompagnée d'un programme de renforcement de la sécurité pour l'ensemble des points sensibles identifiés sur les canalisations existantes. En complément, les plans de surveillance et de maintenance également imposés aux exploitants permettront de maîtriser le vieillissement des canalisations de transport et de les moderniser. Ces documents devront mieux prendre en compte les phénomènes de dégradation relatifs aux ouvrages en fonction de leur âge, de leur état et des sollicitations qu'ils supportent. Par ailleurs, dans le cadre du plan de modernisation relatif à la « maîtrise du vieillissement », présenté le 13 janvier, il a notamment été décidé de renforcer les contrôles

réalisés sur certaines catégories de canalisations et de développer les technologies de contrôle en lançant un programme de recherche dans ce domaine. Enfin, une réforme par ordonnance est en préparation pour renforcer les dispositions législatives relatives aux canalisations de transport. Elle imposera d'adapter les mesures de sécurité en fonction des enjeux présents dans l'environnement des canalisations, en particulier les zones naturelles sensibles. Elle renforcera la concertation avec les parties prenantes, préalablement à la construction de toute nouvelle canalisation. Dans son prolongement, la responsabilité environnementale s'appliquera aux canalisations de transport. Cette ordonnance devrait être adoptée au cours du premier semestre 2010. En complément, une réforme des textes relatifs à la sécurité des travaux effectués à proximité des réseaux est engagée. Même si ces travaux ne sont pas en cause dans la pollution de Saint-Martin-de-Crau, ils restent la cause de fuite la plus préoccupante sur les réseaux de transport et de distribution. Grâce à la mise en place d'un guichet unique destiné à faciliter la relation entre les déclarants de travaux et les exploitants de réseaux, grâce aussi à l'amélioration progressive de la cartographie des réseaux et de la formation des intervenants sur les chantiers, cette réforme devrait contribuer, elle aussi, à une meilleure sécurité. Bien qu'il soit déjà le mode de transport le plus sûr, notamment en comparaison avec le transport routier, le transport par canalisation, indispensable à l'approvisionnement énergétique et à l'économie de notre pays, s'inscrit dans un processus d'amélioration continue de la sécurité, afin d'élever encore le niveau de maîtrise des risques, en accentuant la protection des enjeux présents le long des ouvrages, qu'il s'agisse des zones urbanisées ou des espaces naturels sensibles.

Données clés

Auteur : [M. Franck Reynier](#)

Circonscription : Drôme (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 57696

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Écologie

Ministère attributaire : Écologie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er septembre 2009, page 8341

Réponse publiée le : 26 janvier 2010, page 843