

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

COMPTE RENDU INTEGRAL — 4^e SEANCE

Séance du Mardi 13 Avril 1976.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. GEORGES MARIE-ANNE

1. — Procès-verbal (p. 488).

2. — Report de questions (p. 488).

3. — Questions orales.

Calendrier des travaux d'aménagement de la route internationale de la vallée de la Roya (p. 488)

Question de M. Francis Palmero. — MM. Francis Palmero, Vincent Ansquer, ministre du commerce et de l'artisanat.

Indemnisation des propriétaires des terrains destinés à la pénétrente Cannes—Grasse (p. 488).

Question de M. Francis Palmero. — MM. Francis Palmero, le ministre.

Réglementation de la publicité par affichage dans les agglomérations (p. 489).

Question de M. Pierre Carous. — MM. Pierre Carous, le président, le ministre.

4. — Report d'une question orale (p. 490).

M. Georges Dardel.

Suspension et reprise de la séance.

5. — Candidature à une commission (p. 490).

★ (1 f.)

6. — **Echouement d'un pétrolier à l'île d'Ouessant.** — Discussion de questions orales avec débat (p. 491).

MM. André Colin, Edouard Bonnefous, Georges Lombard, Mme Catherine Lagatu, MM. Pierre Marilhac, Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat à l'intérieur.

Clôture du débat.

7. — **Bienvenue à Lord Landsdowne** (p. 501).

8. — **Echouement d'un pétrolier à l'île d'Ouessant.** — Suite de la discussion de questions orales avec débat (p. 501).

MM. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat à l'intérieur; Pierre Marilhac, André Colin, Edouard Bonnefous, Mme Catherine Lagatu.

Clôture du débat.

9. — **Questions orales (suite).**

Nuisances subies par les communes riveraines de l'aéroport d'Orly (p. 505).

Question de M. Jean Colin. — MM. Jean Colin, Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat aux transports.

Report d'une question (p. 507).

10. — **Crise de la réparation navale française.** — Discussion d'une question orale avec débat (p. 507).

MM. Georges Lombard, Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat aux transports.

Clôture du débat.

11. — **Nomination à une commission** (p. 510).

12. — **Dépôt d'un rapport** (p. 510).

13. — **Ordre du jour** (p. 510).

PRESIDENCE DE M. GEORGES MARIE-ANNE,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente-cinq minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 8 avril 1976 a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

REPORT DE QUESTIONS

M. le président. L'ordre du jour appellerait la réponse à la question orale sans débat n° 1672 de M. Jean Cauchon, puis la discussion de la question orale avec débat n° 145 de Mlle Gabrielle Scellier, toutes deux adressées à Mme le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargée de la condition féminine, mais les auteurs demandent le report de ces questions à l'ordre du jour d'une séance ultérieure.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 3 —

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses aux questions orales sans débat

CALENDRIER DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT

DE LA ROUTE INTERNATIONALE DE LA VALLÉE DE LA ROYA

M. le président. La parole est à M. Palmero, pour rappeler les termes de sa question n° 1715.

M. Francis Palmero. Au mois de novembre dernier, je demandais à M. le ministre de l'équipement de vouloir bien nous faire connaître le calendrier des travaux d'aménagement de la route internationale de la vallée de la Roya.

M. le président. La parole est à M. le ministre du commerce et de l'artisanat, en remplacement de M. le ministre de l'équipement.

M. Vincent Ansquer, ministre du commerce et de l'artisanat. Monsieur le président, je me félicite d'avoir accepté de répondre ce matin, au lieu et place de mon collègue ministre de l'équipement, M. Robert Galley, car ce m'est l'occasion de vous renouveler mes compliments les plus sincères pour la confiance que vous ont témoignée récemment MM. les sénateurs en vous portant à la vice-présidence de la Haute assemblée.

L'aménagement de la route de la Roya comprend deux séries d'opérations : la première dans le secteur Nord de Tende, la seconde au Sud de Breil.

En ce qui concerne les aménagements Nord — suppression des lacets du col de Tende — dont le coût total actuel est évalué à 25 millions de francs, ils comportent géographiquement deux tranches de travaux du Sud vers le Nord. La première, du vallon de Caramagne au vallon de Morgon, est évaluée à 16 millions de francs, dont 9 millions ont été financés au titre du programme 1975 et une somme de 7 millions de francs figure au programme 1976 du fonds spécial d'investissement routier. La mise en service de l'ensemble est prévue pour fin 1977.

La deuxième tranche, du vallon de Morgon au tunnel de Tende — suppression des derniers lacets et construction de la plate-forme douanière — est évaluée à 9 millions de francs. Elle sera financée le plus tôt possible dans le cadre du VII^e Plan.

Quant aux aménagements Sud de la route de la Roya — ex-route nationale 204 b, maintenant route nationale 204 — d'un coût total de 16 millions de francs, ils sont également répartis

en trois phases. La première, dont les travaux sont en cours, comprend la construction d'une déviation provisoire en rive droite de la Roya qui sera raccordée à la route nationale 204 actuelle rive gauche par deux ponts démontables Bailey. Ces travaux ont été financés en 1975 pour 1 650 000 francs et la mise en service de ce tronçon sera effective courant mai 1976.

La deuxième phase comporte un raccordement définitif — pont sur la Roya — de la partie aval de la déviation ; elle sera financée en 1976 pour 6 250 000 francs dont 4 millions de francs au titre du fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire ou F. I. A. T., ce qui permettra une mise en service fin 1977 — début 1978 au plus tard, pour ne pas retarder la reconstruction de la voie ferrée Breil—Vintimille.

Enfin la troisième phase correspondant au raccordement définitif de la partie amont, soit 8 millions de francs valeur 1975, sera financée en 1977. Elle comprend notamment la construction d'un viaduc franchissant une zone d'éboulement. On peut donc penser que cette affaire verra son règlement définitif intervenir fin 1978 lorsque l'ensemble des ouvrages sera en service.

M. le président. La parole est à M. Palmero.

M. Francis Palmero. Je remercie M. le ministre de cette réponse complète et très détaillée. J'ajoute que votre collègue, M. le ministre de l'équipement, ne s'est jamais désintéressé de cette question capitale, puisqu'il s'agit d'une route internationale.

Outre les raisons fondamentales qui justifient l'amélioration de cette route et outre le souhait des autorités italiennes, les avalanches de neige qui se sont produites dans le col de Tende, d'une part, les éboulements au sud de Breil, d'autre part, ont rendu urgents ces travaux puisqu'à différentes reprises, la circulation a été longtemps coupée. La solution provisoire qui dure depuis mars 1974, c'est-à-dire la déviation à voie unique à sens alterné avec un feu rouge grâce à la plate-forme de la voie ferrée inutilisée, ne peut, comme l'avez parfaitement compris s'éterniser. En effet, nous sommes en présence d'une circulation en bouchon qui à l'heure actuelle perturbe toute l'économie de la vallée. Vous nous donnez comme date limite la fin de 1977 ou le début de 1978. Il faudrait que ce délai fût scrupuleusement respecté, car la S.N.C.F., qui travaille à la reconstruction de la voie ferrée Nice—Coni — et, soit dit en passant, celle-ci est financée très largement par l'Italie, bien que les travaux soient exécutés en territoire français — a besoin impérativement de la plate-forme de la voie ferrée qui sert actuellement de route. Je pense donc que, si le calendrier est tenu — je veux espérer, étant donné que les crédits existent, qu'il le sera — nous arriverons dans les délais prévus. Je vous demande, par conséquent, de remercier M. le ministre de l'équipement du programme établi qui nous donne satisfaction. établi qui nous donne satisfaction.

INDEMNISATION DES PROPRIÉTAIRES

DES TERRAINS DESTINÉS A LA PÉNÉTRANTE CANNES—GRASSE

M. le président. La parole est à M. Palmero, pour rappeler les termes de sa question n° 1719.

M. Francis Palmero. La pénétrante Cannes—Grasse a été déclarée d'utilité publique le 22 mars 1974, mais n'a encore reçu aucun commencement d'exécution. Nous aimerions, par conséquent, connaître les dispositions arrêtées par le ministère de l'équipement pour le commencement de ces travaux.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Vincent Ansquer, ministre du commerce et de l'artisanat. Monsieur Palmero, voici les informations que je puis vous communiquer de la part de M. le ministre de l'équipement.

La voie nouvelle Cannes—Grasse demandée avec insistance depuis des années en raison de son intérêt local indiscutable n'a pu être réalisée jusqu'à présent pour deux motifs principaux : d'une part, son coût extrêmement élevé — près de 230 millions de francs pour une vingtaine de kilomètres — et, d'autre part, le fait que de nombreuses opérations également très coûteuses se sont révélées prioritaires dans la région Provence-Côte-d'Azur, en particulier dans les Alpes-Maritimes, tant en milieu urbain qu'en rase campagne.

Le problème très aigu de financement que pose cette réalisation devient évident si l'on considère les différentes sections : section de l'autoroute A 8 à Tournay, 57 millions de francs, dont 16 millions pour les acquisitions foncières ; deuxième section, Tournay-La Paoute, 35 millions de francs, dont 10 mil-

lions pour les acquisitions foncières, ces deux premières sections étant à financer à 100 p. 100 par l'Etat ; troisième et quatrième section, c'est-à-dire la rocade de Grasse, 135 millions de francs dont 20 millions pour les acquisitions foncières, le financement étant à assurer à 55 p. 100 par l'Etat, 33,3 p. 100 par le département et 11,7 p. 100 par la ville de Grasse.

En dépit des difficultés que je viens de citer, les études ont été largement entreprises sur l'ensemble de la voie nouvelle, en particulier pour la première section, dont le dossier technique est prêt et au sujet de laquelle les enquêtes parcellaires sont terminées, ce qui permettra de poursuivre, dès cette année, le financement des acquisitions foncières déjà très engagées, puisque près de 8 millions de francs ont été affectés en 1975 en vue d'entreprendre les travaux préparatoires, dans toute la mesure possible, en 1977 ou 1978. Une dotation de 4 500 000 francs est inscrite à cet effet au programme 1976 d'acquisitions foncières.

En ce qui concerne la deuxième section, le tracé n'est pas définitivement arrêté en raison de demandes de modification à l'échelon local. Les acquisitions foncières ne peuvent donc être valablement engagées tant que ne seront pas définies les emprises au sol. Un crédit de 125 000 francs permettra de poursuivre dès cette année les études relatives à cette section.

Pour la rocade de Grasse, enfin, l'enquête parcellaire lancée par arrêté du 6 août 1975 est en cours. Mais elle s'avère très délicate en milieu fortement urbanisé. Il est certain que la réalisation de cette rocade devrait être poursuivie, à commencer par le financement des acquisitions foncières au bénéfice desquelles une dotation de 2 500 000 francs a été réservée au programme de 1976.

Monsieur le sénateur, tout sera mis en œuvre pour que les propriétaires riverains soient indemnisés dans les meilleurs délais possibles, en tout cas dès 1976 pour ceux dont la situation mériterait une attention particulière.

Mais il faut considérer en dernière analyse que l'effort financier à consentir pour mener à bonne fin l'ensemble de l'opération — 227 millions de francs dont 166 pour l'Etat — ne peut se concevoir sans un assez large étalement dans le temps. Seule une augmentation très sensible des budgets nationaux du fonds spécial d'investissement routier permettrait d'accélérer cette réalisation.

M. le président. La parole est à M. Palmero.

M. Francis Palmero. Monsieur le ministre, je vous remercie des précisions que vous venez de m'apporter.

En réalité, le programme départemental de pénétrantes est largement en voie d'exécution. Le conseil général et l'Etat ont décidé de réaliser la pénétrante Cannes-Grasse, la pénétrante Cagnes-Vence, l'axe Nice-Plan-du-Var et la pénétrante Menton-Sospel. Ces trois dernières, qui nécessitent un effort très important du département, sont déjà ou réalisées ou largement avancées.

Il semble paradoxal que ce soit la pénétrante qui incombe à l'Etat qui ait pris un tel retard car cette question est à l'ordre du jour depuis dix-sept ans. Je puis dire, pour avoir parcouru cette région encore dimanche dernier, que les populations ne croient plus à cette réalisation, qu'elles estiment peut-être trop ambitieuse, au point qu'elles se contenteraient aujourd'hui d'une route à quatre voies. Sans doute serait-ce à terme une erreur, mais c'est vous dire combien on est actuellement déçu.

Ma question concernait plus précisément le cas des propriétaires qui, depuis dix-sept années, voient leurs terrains « gelés » sans pouvoir prendre aucune disposition à l'égard de leur patrimoine. Aujourd'hui, vous nous apportez une première réponse, mais elle est encore insuffisante puisque, me dites-vous, il faut 16 millions de francs pour les acquisitions au titre de la première tranche, celles-là, précisément, qui demeurent en suspens depuis si longtemps. Or, à l'heure actuelle, vous disposez de 8 millions de francs au titre de 1975, plus 4 500 000 francs au titre de 1976, soit 12 500 000 francs au total. C'est sans doute la raison pour laquelle vous me disiez tout à l'heure que l'on réglerait dès cette année les acquisitions qui soulevaient les problèmes les plus épineux.

Il faudrait en terminer le plus vite possible avec les acquisitions au titre de cette première tranche. Je me permets d'insister à cet égard.

En ce qui concerne le projet technique, il est effectivement prêt et déclaré d'utilité publique. Les services de l'équipement ont d'ailleurs pris toutes les précautions nécessaires pour l'insertion dans le site. Des études très poussées ont été menées à ce sujet et les usagers ont même été consultés.

En conclusion, je soulignerai l'importance de cette réalisation car, comme le sait parfaitement le ministre de l'équipement, le schéma général d'aménagement et d'urbanisme de notre secteur prévoit une décentralisation de l'urbanisme vers l'intérieur des terres et Grasse précisément est considéré comme pôle de développement. Cannes-Grasse est, par conséquent, une artère qui s'inscrit très exactement dans le cadre de ce schéma.

Je vous demande, dans toute la mesure possible, de bien vouloir accélérer les financements promis qui, à l'heure actuelle — je le constate — ne portent encore que sur les acquisitions.

RÈGLEMENTATION DE LA PUBLICITÉ PAR AFFICHAGE DANS LES AGGLOMÉRATIONS

M. le président. La parole est à M. Carous, pour rappeler les termes de sa question n° 1734.

M. Pierre Carous. Monsieur le président, vous permettrez tout d'abord au président du groupe auquel vous appartenez de vous renouveler ses félicitations et de vous dire le plaisir qu'il a de vous voir aujourd'hui présider cette séance.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, ma question a été motivée par le fait que M. le ministre de l'équipement vient récemment de renforcer les mesures de protection concernant la publicité le long des routes. J'estime ces mesures excellentes, mais elles ont comme résultat de rejeter la publicité vers les agglomérations où le texte ne s'applique pas, où tout au moins il ne s'applique que très partiellement. Or, nos villes sont envahies par la publicité.

Je demande au Gouvernement quelles mesures il a l'intention de prendre pour mettre fin à cette situation.

M. le président. Avant de donner la parole à M. le ministre du commerce et de l'artisanat, je voudrais lui exprimer mes remerciements et lui dire combien j'ai été sensible aux aimables propos qu'il a tenus à mon égard. J'adresse également mes remerciements à mon cher président de groupe, M. le sénateur Carous.

La parole est à M. le ministre.

M. Vincent Ansquer, ministre du commerce et de l'artisanat. Monsieur le président, je voudrais à la fois rassurer M. le sénateur Carous et lui indiquer la place qu'occupent le décret du 11 février 1976 ainsi que la circulaire interministérielle d'application, en cours de signature, dans l'ensemble des dispositions qui régissent la matière, objet de sa question.

D'emblée, je déclare que ce décret ne peut, en aucun cas, avoir pour conséquence de reporter l'effort des publicitaires à l'intérieur des agglomérations. Je suis d'ailleurs surpris que la profession, dont les représentants ont été associés aux travaux préparatoires, prétende lui imputer cette orientation. Cette interprétation ne correspond ni à l'objet, ni au fondement, ni à la portée des dispositions intervenues et que je vais rappeler.

Tout d'abord, le décret dont il s'agit se fixe pour objectif de garantir la spécificité et l'efficacité de la signalisation routière, de protéger l'usager contre les sollicitations d'attention dangereuses pour la circulation, de sauvegarder, dans le même esprit, l'intégrité du domaine routier.

Ce décret s'inscrit dans le droit fil des préoccupations qui, depuis la loi du 3 juillet 1934 sur la signalisation routière, ont inspiré les mesures prises pour lutter contre les risques imputables aux abus de la publicité en bordure des voies publiques. Par rapport au dispositif antérieur, qu'il n'abroge que pour le compléter et le renforcer, il innove vraiment que sur deux points : il généralise l'institution en bordure des voies publiques d'une zone de reculement variable selon les catégories de routes et leur situation ; il assujettit à un seul et même régime les autoroutes et les voies express.

Par son objet et si l'on fait abstraction de cette servitude de reculement qui n'est que partiellement reprise pour le milieu urbain, les prescriptions qu'il édicte sont indistinctement applicables aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des agglomérations. J'en veux pour preuve un seul exemple, celui de l'interdiction d'utiliser la signalisation routière comme support publicitaire.

En second lieu, le décret a pour fondement des préoccupations de sécurité routière ; sa matière ressortit au domaine de la police de la circulation. Il en découle au moins deux conséquences : d'une part, les autorités investies du pouvoir

de police dont parle à plusieurs reprises le décret sont, suivant les circonstances, soit le maire, soit le préfet et non exclusivement celui-ci comme lorsqu'il s'agit de l'application de la loi modifiée du 12 avril 1943 ; d'autre part, ces mêmes autorités sont non seulement chargées de veiller au respect des prescriptions du texte, mais encore habilitées à les renforcer par des mesures plus restrictives.

Il ne me semble donc pas nécessaire, tout au moins dans le domaine couvert par le décret, de reconnaître aux maires par un nouveau texte des pouvoirs dont ils disposent déjà en vertu notamment de l'article 97 du code de l'administration communale.

Enfin, en troisième lieu, je souligne que le décret ne fait pas obstacle à l'application des dispositions prises pour la protection d'autres intérêts publics que celui qu'il protège. C'est ainsi que, sur le plan de la sauvegarde de l'esthétique des sites et de l'environnement qui me paraissent surtout motiver votre question, monsieur le sénateur, la loi du 12 avril 1943 relative à la publicité par panneaux-réclame, affiches et enseignes interdit dans les agglomérations, en son article 3 : de faire aucune publicité sur les toitures et au-dessus de la ligne de base de celles-ci, d'établir aucune publicité devant les fenêtres, baies ou devantures des immeubles bâtis, d'installer aucun dispositif sur un mur ou une palissade pour en augmenter les dimensions en vue de la publicité, d'établir ou d'agencer aucune construction quelconque pour servir principalement à la publicité, à l'exception de celles établies par les municipalités avec l'approbation préfectorale.

Aux emplacements où elle n'est pas ainsi prohibée, la publicité peut être au surplus interdite ou réglementée par le préfet, en application de l'article 6, sur tout ou partie du territoire de chaque commune. La loi de 1943 réglemente également la forme et les dimensions des panneaux autorisés.

Le décret du 11 février 1976, qui poursuit un tout autre objet, ne peut donc avoir les effets qui lui sont prêtés. En tout état de cause, un projet de loi appelé à se substituer à la loi du 12 avril 1943 est actuellement à l'étude. Ce texte devrait renforcer très sensiblement les moyens mis à la disposition des services de l'Etat et des collectivités locales pour protéger les villes et les campagnes contre les excès de l'affichage et de la publicité. Je n'ai pas qualité et ce n'est pas le moment pour en débattre, mais je pense que ce projet de loi devrait pouvoir répondre aux préoccupations exprimées par M. Carous.

M. le président. La parole est à M. Carous.

M. Pierre Carous. Je tiens d'abord à vous remercier, monsieur le ministre, ainsi que M. Galley, des renseignements très précis que vous m'avez apportés. Le problème de circulation, le problème de sécurité routière me paraît pratiquement réglé par les dispositions que vous avez rappelées et que j'approuve. Le but de ma question n'est pas du tout de critiquer ces dispositions, au contraire ; mais je prétends — des cas semblables ont été rapportés par la presse et j'en ai constaté dans ma région — que dès l'instant où des mesures de dissuasion d'affichage sont imposées à certains endroits, les publicitaires, automatiquement, cherchent des emplacements de compensation. Où peuvent-ils les trouver ? Dans la zone qui n'est pas réglementée. Ils placardent leurs affiches sur les murs des propriétés privées en respectant les normes imposées par les textes, ou sur des panneaux qui défigurent complètement le paysage et qu'ils édifient à l'intérieur des propriétés privées. Et en application de quel texte pourrait-on les en empêcher, dans la mesure où il ne s'agit pas d'un site classé ou protégé ?

Si j'ai posé cette question, c'est parce que j'ai constaté de tels abus et que je me suis rendu compte, en circulant, que la situation était la même dans d'autres villes que celle de Valenciennes dont je suis le maire. C'est une véritable invasion et certaines entrées de la ville sont totalement défigurées par la publicité.

A Valenciennes, nous venons récemment d'ouvrir une voie express qui va jusqu'au centre-ville. On a fait à grands frais un effort pour améliorer l'environnement qui se trouve déjà gâché par des publicités dont je ne dirai rien ici car je ne veux pas faire de cas particuliers, mais qu'il faudrait essayer de supprimer par tous les moyens.

Donc, je ne demande pas seulement au Gouvernement d'appliquer les textes existants, mais de prendre des mesures nouvelles pour lutter contre cette publicité abusive. Ce sera, m'avez-vous dit, l'objet d'un projet de loi, dont je ne peux pas analyser les dispositions pour la raison très simple que je ne les connais pas.

J'invite donc le Gouvernement à prendre des dispositions pour discipliner cette publicité. Je ne suis pas, je le répète, contre le principe de la publicité, au contraire. Lorsqu'elle est bien faite, lorsqu'elle est agréable, lorsqu'elle ne heurte pas le bon goût et ne nuit pas à la sécurité, elle constitue dans les agglomérations, grâce par exemple aux enseignes lumineuses et à leurs couleurs, un élément d'animation, à condition que certaines limites ne soient pas dépassées et que les textes réglementaires soient respectés.

Or, actuellement, on assiste, dans ce créneau qui est libre, à une prolifération anarchique qui est absolument inacceptable.

Je prends acte de l'élaboration de ce projet de loi et je souhaite qu'il soit déposé rapidement. Croyez-moi, monsieur le ministre, malgré les affirmations qui vous ont été données à l'occasion de la préparation du dernier texte, actuellement, l'invasion s'amplifie. C'était une évolution facile à prévoir car les publicitaires doivent disposer d'un certain nombre d'emplacements qui assurent la rentabilité de leurs affaires. Certains même ont prétendu que, si l'on ne leur donnait pas des emplacements de compensation, ils devraient procéder à des licenciements de personnels. C'est donc vers ces emplacements de compensation situés dans la zone non protégée qu'ils vont se diriger.

Tel était l'objet de ma question et je remercie le Gouvernement d'y avoir répondu dans des délais très rapides, puisqu'elle remonte à quelques jours seulement.

— 4 —

REPORT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appellerait la discussion de la question orale avec débat de M. Georges Dardel relative à la construction de bureaux dans la région parisienne, mais je viens d'apprendre que l'auteur de cette question demande que cette discussion soit retirée de l'ordre du jour de la présente séance.

M. Georges Dardel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dardel.

M. Georges Dardel. Monsieur le président, je demande que cette question soit retirée de l'ordre du jour parce que M. le ministre de l'équipement, qui a été en dernier ressort désigné pour y répondre, ne peut être présent, étant retenu par des engagements antérieurs.

Je le regrette d'autant plus, monsieur le président, que c'était votre première présidence et que M. Granet avait accepté très aimablement de venir remplacer M. le ministre de l'équipement, ce dont je le remercie. Mais je pense que la question est d'une telle importance qu'il est préférable que j'en demande le report à une autre date, pour permettre à M. le ministre d'être présent.

M. le président. Il n'y a pas d'opposition ?...

El en est ainsi décidé.

Cette question sera inscrite à une prochaine séance par la conférence des présidents.

L'ordre du jour prévu pour la matinée est épuisé.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix heures dix minutes, est reprise à quinze heures dix minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

— 5 —

CANDIDATURE A UNE COMMISSION

M. le président. J'informe le Sénat que le groupe de l'Union des sénateurs non inscrits à un groupe politique a fait connaître à la présidence le nom du candidat qu'il propose pour siéger à la commission des affaires économiques et du Plan.

Cette candidature va être affichée et la nomination aura lieu conformément à l'article 8 du règlement.

— 6 —

ECHOUEMENT D'UN PETROLIER A L'ILE D'OUessant**Discussion de questions orales avec débat.**

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — **M. André Colin** demande à **M. le secrétaire d'Etat** aux transports s'il peut expliquer comment un grand pétrolier, échoué le 24 janvier sur les rochers d'Ouessant et brisé par la tempête le 14 mars, n'a pas pu, entre-temps, être déchargé des 1 300 tonnes de produits pétroliers qu'il contenait.

Devant ces faits et devant la gravité de la pollution qui en est résultée, il lui demande quelles sont les responsabilités qui sont engagées et quelles mesures il compte prendre pour éviter le renouvellement d'une telle situation. (N° 195.)

II. — **M. Edouard Bonnefous** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur les conditions dans lesquelles un pétrolier géant échoué sur les côtes de l'île d'Ouessant a été laissé, durant près de deux mois, dans une position dangereuse sans que ni l'armateur ni les pouvoirs publics ne prennent l'initiative d'un déséchouage.

Il lui demande :

1° S'il est exact que la compagnie propriétaire du navire a refusé de le déséchouer quand il était encore temps ;

2° Pourquoi le plan Polmar n'a pas été appliqué ;

3° Quelles seront les conséquences de la pollution pétrolière du rivage et de la mer ;

4° Qui supportera la charge financière de cet accident et de ses conséquences. (N° 200.)

(Question transmise à **M. le secrétaire d'Etat** aux transports.)

III. — **M. Georges Lombard** a l'honneur d'exposer à **M. le Premier ministre** qu'à la suite de l'échouement de l'*Olympic Bravery*, le 24 janvier dernier, sur les récifs d'Ouessant, les autorités nationales compétentes — en particulier le ministère de l'intérieur et le secrétariat général à la marine marchande — ont eu immédiatement connaissance, comme il se devait, de la position critique de ce navire et des risques de pollution qu'il faisait courir, 1 250 tonnes de fuel se trouvant dans ses soutes ;

Qu'elles ont pu suivre et ont effectivement suivi, jour après jour, l'évolution de la situation de ce bâtiment qui, de critique, devint grave puis rapidement désespérée, les déchirures de la coque s'étant transformées en brèches à la suite en particulier des essais de rééquilibrage, le mettant ainsi à la merci du mauvais temps ;

Que malgré cette aggravation constante parfaitement connue des ministères intéressés, aucune mesure n'a été prise pour délester l'*Olympic Bravery* des hydrocarbures qu'il contenait et faire face aux événements pouvant résulter de la tempête ;

Que celle-ci s'étant produite le 13 mars, l'*Olympic Bravery* s'est coupé en deux, les hydrocarbures et les huiles contenues dans ses fonds se répandant en mer, polluant Ouessant et menaçant les côtes du Nord-Finistère.

Il demande à **M. le Premier ministre** les raisons pour lesquelles aucune mesure n'a été prise sur le plan réglementaire pour permettre de délester le navire des hydrocarbures qu'il contenait entre le 24 janvier et le 13 mars, les raisons pour lesquelles le plan Polmar n'a pas été déclenché pendant cette période.

Il souhaite enfin connaître les moyens qu'à l'avenir le Gouvernement envisage de mettre en œuvre pour assurer, dans des cas semblables, une réelle et efficace protection des côtes françaises. (N° 201.)

(Question transmise à **M. le secrétaire d'Etat** aux transports.)

IV. — **Mme Catherine Lagatu** attire l'attention de **M. le ministre** de la qualité de la vie sur les faits suivants :

En janvier, l'*Olympic Bravery*, pétrolier géant appartenant à un armateur grec, portant dans ses flancs 1 200 tonnes de mazout, s'échouait sur les récifs de l'île d'Ouessant alors que la « route maritime » des bateaux de commerce passe à plusieurs kilomètres au large.

Les 13 et 14 mars une terrible tempête qui déferla sur la Manche cassait en deux le pétrolier, ce qui était prévisible pour tous les Ouessantins.

Depuis, le mazout s'échappe du navire au rythme de 3 à 4 litres par minute. Les conséquences de l'échouage du pétrolier et du manque de mesures prises sont dramatiques pour les Ouessantins :

— la marée noire pollue plages et rochers, mettant en péril des espèces animales et végétales, portant préjudice au tourisme ;

— le mazout pulvérisé par le vent du large s'est déposé sur les pâturages où paissent les moutons ;

— il a pénétré jusque dans les citernes de l'île ;

— un hélicoptère antipollution s'est abîmé dans les flots.

En conséquence, elle lui demande :

1° Qu'une enquête soit ouverte afin d'éclairer les conditions dans lesquelles le navire a pu se jeter sur la côte ;

2° Pourquoi des mesures n'ont pas été prises en janvier pour prévenir la catastrophe et ce en vidant le pétrolier du mazout qu'il contenait ;

3° Pourquoi le plan Polmar est entré si tardivement en action ;

4° Pourquoi, malgré la catastrophe du *Torrey Canyon* et les promesses faites à l'époque, notre pays ne dispose d'aucun moyen sérieux de lutte antipollution marine. En effet, le plan Polmar, lorsqu'il est appliqué, ne met en œuvre que des moyens artisanaux et l'on doit faire appel à l'étranger pour disposer d'un navire spécialisé dans le pompage ;

5° Si le Gouvernement n'estime pas nécessaire que la France, pays maritime, dispose enfin d'un corps spécialisé dans la lutte contre la pollution maritime, corps qui bénéficierait des recherches scientifiques et techniques nouvelles qui seraient lancées et de moyens terrestres et maritimes nouveaux ;

6° Quels sont les moyens qu'il compte mettre en œuvre pour procéder au nettoyage le plus rapide et le plus complet des côtes d'Ouessant, des îles et îlots environnants ;

7° Quelles mesures il compte prendre pour évaluer et réparer les préjudices causés à l'île, aux habitants — à la pêche, au tourisme — aux associations de protection de la nature et quelles actions il envisage contre les armateurs du navire et leurs assurances afin que le pollueur soit le payeur ;

8° Quelles mesures il entend prendre sur le plan national et international contre l'existence des pavillons de complaisance et le scandale de sociétés de complaisance créées pour un seul navire et auxquelles il ne reste rien quand ce navire est perdu. (n° 210.)

La parole est à **M. André Colin**, auteur de la question n° 195.

M. André Colin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'avais dans ma question demandé à **M. le secrétaire d'Etat** aux transports s'il pouvait expliquer, d'abord, comment un grand pétrolier, échoué le 24 janvier sur les rochers d'Ouessant et brisé par la tempête le 13 mars, n'avait pas pu entre-temps être vidé des produits pétroliers, c'est-à-dire du carburant, qu'il contenait ; ensuite, qui avait la responsabilité de cette affaire. J'avais interrogé **M. le secrétaire d'Etat** aux transports parce que j'estimais que cette question relevait du transport maritime et que, s'agissant des choses de la mer, il devait, au moins officiellement, être considéré comme responsable. C'est **M. le secrétaire d'Etat** à l'intérieur qui est chargé de nous répondre. Etant donné les rapports qui m'unissaient à lui précédemment, je suis heureux de dialoguer avec lui et j'espère que son séjour au ministère d'Etat, ministère de l'intérieur, chargé de l'aménagement du territoire, lui aura permis d'acquérir la compétence que nous allons requérir de lui pour répondre à nos nombreuses interrogations.

Si j'ai posé cette question, c'est parce qu'elle a immédiatement surgi à l'esprit de toute la population ouessantine que j'ai la fierté de représenter au conseil général et qu'elle s'est posée à toute la population maritime de mon département.

L'immense rumeur que ce désastre a suscitée, toutes les interventions qu'il a fait naître, ont donné à la question une portée nationale. Hier encore, la télévision faisait état de l'aventure de l'*Olympic Bravery*. Il s'agit donc de savoir pourquoi, en sept semaines au cours desquelles le temps a été beau, on n'a pas pu vider ce navire échoué du carburant qu'il contenait.

Tout d'abord, l'affaire est étrange, notamment pour tous ceux qui l'ont suivie dès le début. Comment le superpétrolier *Olympic Bravery* a-t-il pu venir s'échouer sur les rochers d'Ouessant ? C'est le premier voyage de cet immense navire tout neuf : 275 000 tonnes et plus de 300 mètres de long. Il quitte Brest

dans la nuit du 23 au 24 janvier, à vide, pour se rendre, paraît-il, dans un fjord de Norvège où, faute de fret, il sera désarmé. Le 24 janvier au matin, la population ouessantine, stupéfaite, voit cet immense navire, tous feux allumés, comme accroupi sur la côte nord de l'île.

Comment l'*Olympic Bravery* a-t-il pu venir s'échouer sur les rochers d'Ouessant ?

On connaît l'explication officielle — je vais exposer les choses très sommairement. Il s'est produit une panne de machines après que les pilotes eurent quitté le bâtiment. Le navire ne manœuvrait plus ; les ancres n'ont pas tenu ; il y a eu erreur de navigation.

Ces explications n'ont pas dissipé l'étonnement ni arrêté les interrogations. C'est sans doute ce que voulait exprimer le président du comité central des armateurs de France lui-même, M. Cangardel, qui a déclaré d'après la presse : « Il est surprenant, pour ne pas dire plus, qu'un navire neuf s'échoue ainsi sur des rochers alors que le balisage dans cette région d'Ouessant n'est pas insuffisant. L'un des points les plus curieux est que le navire n'a, à aucun moment, envoyé un S. O. S. ».

« Il est surprenant, pour ne pas dire plus... » C'est sans doute ce que rappellent ceux qui, dans ma région, soulignent que cet immense navire tout neuf était cependant devenu inutile et coûteux. Ce n'est pas ici notre affaire.

On nous dit que les assureurs ont donné leur accord pour régler le sinistre en perte totale. Ce n'est pas non plus notre affaire.

Je tiens cependant à souligner qu'il ne convient pas, en ce domaine, de parler trop légèrement d'erreur de navigation.

L'*Olympic Bravery* était vide, sous réserve des 1 200 à 1 300 tonnes de carburant qu'il contenait. Imaginez qu'il ait été chargé. Il se serait produit une catastrophe écologique sans précédent, et sans doute sans remède, à laquelle on n'aurait pu répondre, comme on a eu trop tendance à le faire jusqu'à présent, par une accumulation d'arguments à caractère juridique.

C'est une singulière leçon pour l'avenir, d'autant plus — rappelez-le — que 400 millions de tonnes de pétrole passent chaque année au nord de la Bretagne occidentale et que la Manche est l'une des routes maritimes les plus fréquentées — 100 navires par jour passent au nord d'Ouessant. Rappelons également qu'à partir de cette année, de ce mois-ci sans doute — l'un de nos collègues le sait particulièrement bien — les chantiers de l'Atlantique vont livrer quatre superpétroliers géants de 550 000 tonnes. C'est dire que l'aventure de l'*Olympic Bravery* et les dommages qui en sont résultés nous font, pour l'avenir, redouter le pire. Imaginons, en effet, ce que serait, dans le cas de l'un de ces pétroliers géants, ce qu'on a appelé « une erreur de navigation ».

Ce n'est pas directement notre affaire que de chercher la cause de l'échouement, mais une question se pose déjà qui s'adresse au Gouvernement : l'erreur de navigation n'est-elle pas due à une insuffisante compétence ou qualification de l'équipage, et celle-ci n'est-elle pas liée au fait que le navire navigait sous pavillon de complaisance ? C'est donc à nouveau, à l'occasion de ce naufrage, la scandaleuse pratique des pavillons de complaisance qui est livrée au jugement de l'opinion publique.

Nous aimerions savoir, dans ce domaine, quelle est la politique de la France et quelles actions le ministre chargé des choses de la mer a déjà mises en œuvre pour tenter de lutter contre la pratique des pavillons de complaisance. Connait-on les actions que sont déterminées à entreprendre les organisations professionnelles, ne serait-ce que dans un souci de justice sociale et fiscale ?

Mettons un terme à cette interrogation. Dès l'échouement du navire, la première question qui vient à l'esprit est celle de savoir ce qu'il va devenir.

Je m'efforce de recueillir l'opinion des marins d'Ouessant. Elle est, dès le départ, très claire : on ne tirera pas de là le navire ; on ne pourra pas le renflouer. Cependant, l'armateur se préoccupe du renflouement, et sans doute est-il normal, dans cette perspective, de conserver un minimum de soute afin que le bateau puisse lui-même s'aider de ses machines. C'est ainsi que l'on convient de se débarrasser simplement de l'excédent de soute en faisant tourner certaines machines pour une consommation quotidienne de cinquante tonnes.

Dans le même temps, l'administrateur des affaires maritimes demande par lettre à l'armateur de prendre toutes dispositions

pour que la présence du bâtiment sur nos côtes n'ait aucune conséquence en matière de pollution. Mais — je le souligne dès à présent, car j'aurai l'occasion d'y revenir et d'insister — cette lettre n'est en aucune manière une mise en demeure à l'armateur.

Quelques jours plus tard, le 30 janvier, le bâtiment s'enfonça, l'équipage est évacué. Il n'y a plus, à partir de ce moment, aucune raison de conserver le carburant. Le compartiment machine étant noyé, ce carburant ne constitue plus qu'une grave menace de pollution. Il faut vider les soutes : c'est la revendication pressante de tous ceux qui ont l'honneur et la charge de représenter la population, et qui connaissent, eux, ce qu'est, sur les rivages d'Ouessant, la force, la puissance des tempêtes.

J'ai vécu intensément ces moments. Cependant, pour tempérer nos appréhensions, on dit que les soutes sont situées de telle manière à l'intérieur du navire qu'on ne court aucun danger grave. On ajoute surtout qu'il faut être expert en ce domaine pour porter un jugement et que le carburant, un mazout appelé, paraît-il, fuel-oil numéro 2, étant un produit pâteux qui se présente comme du mastic, il ne peut se répandre et faire courir un risque de pollution comme ce serait le cas de l'huile de pétrole.

S'il ne s'agissait d'une aventure aussi tragique, on serait tenté de sourire de l'incompétence des experts !

On nous explique aussi que la récupération des soutes est une opération délicate car le mazout doit être réchauffé pour devenir fluide et, ainsi, être pompé. La Marine nationale signale qu'elle pourrait rassembler les moyens de récupérer les soutes, mais que leur mise en œuvre suppose une longue période de beau temps. Les entreprises locales font état de leurs possibilités d'intervention et précisent qu'il existe en Norvège des moyens supplémentaires dont l'utilisation permettrait de résoudre le problème.

Nous sommes ici au cœur de la question, à savoir que l'armateur n'a toujours pas été mis en demeure de débarquer le combustible de son navire. Il continue, lui, de penser uniquement au renflouement. Pourquoi n'y a-t-il jamais eu mise en demeure ? Qui devait la faire et pourquoi n'en a-t-il rien été ?

Comme je viens de le signaler, il existait, certes, des difficultés d'ordre matériel ou technique mais, jamais, durant toutes ces journées, je n'ai entendu invoquer un seul argument de caractère juridique pour s'opposer à quelque initiative que ce soit qui tendrait à débarquer le combustible.

En ma présence, le représentant de l'armateur proposa même, un jour, de fournir un plan plus détaillé du navire pour permettre de rechercher le meilleur chemin pour accéder aux soutes. Ce n'est qu'après le désastre, me semble-t-il, et faute d'avoir pu mettre en œuvre les moyens matériels propres à l'éviter qu'on a eu recours aux arguments juridiques. Je souhaite que ce ne soit pas pour justifier l'inaction !

Je dois encore poser une question. A supposer que sur le plan local, les moyens d'éviter le désastre n'aient pas été suffisants, en existait-il au niveau national ?

S'est-on préoccupé de les rechercher pour permettre leur mise en œuvre immédiate ? Localement, je n'ai jamais perçu la moindre initiative nationale tendant à nous apporter son concours.

Pourtant les spécialistes eux-mêmes se rendaient très vite à l'évidence et déclaraient, comme l'a écrit le journal *Le Monde*, que « le navire était empalé sur un lit de fakir et, à chaque marée, il s'enfonçait un peu plus ».

Il ne pouvait donc plus être question de sauvetage. Cependant, on s'interrogeait. Ne s'est-on pas, pour ne rien entreprendre, bercé de l'espoir ou de l'illusion que le beau temps persisterait, qu'on avait bien le temps pour agir ? N'a-t-on pas considéré comme excessives les craintes de pollution que nous redoutions ?

Dans le même temps, je dois, pour l'histoire, citer l'inqualifiable opération de diversion tentée par le capitaine du navire qui porta, contre la population de l'île, une absurde accusation de pillage dont s'empressa de s'emparer l'autorité judiciaire. Il fallut, même sur ce plan, se défendre contre l'indésirable navire.

Et ce qui devait arriver s'est produit : le déchaînement de la tempête a entraîné la cassure du navire. Il s'est enfoncé encore plus dans les rochers, ce qui a entraîné de nouvelles déchirures dans le compartiment des machines et au niveau des soutes. Cela se passe le 13 mars ; c'est le désastre et la consternation.

C'est seulement le 15 mars, en fin d'après-midi, qu'arrive dans le Finistère l'annonce de la décision de la mise en œuvre du plan Polmar. Pourquoi pas avant le sinistre, dont on pouvait bien prévoir qu'il était inévitable à plus ou moins lointaine échéance ?

Je ne pense pas qu'il faille retenir l'hypothèse suivant laquelle le Gouvernement aurait fait sienne la déclaration d'un haut fonctionnaire affirmant que « la pollution était plus gênante que grave », ce qui souleva, sur nos côtes, une légitime indignation.

Sous la pression de la mer, le fuel se répand sans qu'on puisse colmater les brèches dans le navire du fait de la tempête, sans qu'on puisse donc éviter l'extension de la pollution.

A partir du 18 mars, les soldats du 6^e régiment du génie doivent lutter contre cette pollution et je me dois de louer l'admirable dévouement de ces hommes qui, jour après jour, ramassaient sur les grèves des poubelles de mazout, sachant que, le lendemain, ils auraient à refaire exactement le même travail, puisque continuait la pollution. Il faut féliciter ces soldats et — comme j'ai pu m'en rendre compte — louer la parfaite et active capacité dont a fait preuve le commandement.

La Marine nationale, par l'envoi de navires ou par des vols de surveillance, s'efforçait d'éviter que le mazout ne vint polluer les rivages du continent. On sait qu'au cours de ces opérations un hélicoptère *Super Frelon* a, le 17 mars, explosé en vol, entraînant la perte de son équipage : deux officiers et deux officiers marinières.

C'était le même hélicoptère — sans que ce fût le même équipage — qui, quelques jours auparavant, avait, à tous risques, sauvé dix marins britanniques naufragés d'un caboteur en dérive dans la tempête à 120 milles au large de Sein ; je dis bien « à tous risques » car cet hélicoptère était revenu de sa mission, tous les marins sauvés, avec à bord du carburant pour quelques minutes de vol seulement.

Aussi convient-il de souligner ici à quel point la Marine nationale, indépendamment de sa vocation spécifiquement militaire, sait remplir la vocation de sauvetage en mer qui lui est également confiée. Disons, toutefois, qu'humainement, moralement, financièrement, le tribut payé à la mer est singulièrement lourd. C'est une dure leçon pour l'avenir.

Maintenant, les brèches dans le navire sont colmatées, il n'y a plus de fuite de mazout, mais de l'huile provenant du compartiment des machines continue à apparaître sur la mer.

Quelle action faut-il entreprendre maintenant ? Quelle leçon tirer de l'événement ? Que faut-il faire ?

Il faut, premièrement, à tout prix et de toute urgence, vider le navire du contenu de ses soutes. Il ne suffit pas de se féliciter qu'on ait pu colmater les brèches car, à la première tempête, elles se rouvriront et donneront une nouvelle extension à la pollution. Il faut vider le navire, je le répète, car une rumeur est parvenue jusqu'à moi suivant laquelle on se contenterait de se féliciter que les brèches aient été colmatées et, devant la difficulté de vider les soutes, bien plus grande maintenant que le navire est enfoncé dans l'eau, on laisserait de temps à autre leur contenu se répandre dans la mer.

Comme le dit la presse locale de ce matin, on organiserait ce qu'on appelle, d'un mot dérisoire et intolérable, une « fuite contrôlée ». Je le dis clairement, cela n'est pas admissible et il me faut l'affirmation qu'à tout prix et de toute urgence on videra le navire du contenu de ses soutes. Je pense que la leçon est, pour l'instant, suffisante.

Il faut, deuxièmement, nettoyer le rivage et le nettoyer dans des conditions telles qu'on ne mette en cause ni la flore, ni la faune.

La question peut se poser de savoir qui paiera. D'après les indications que j'ai recueillies — je souhaiterais qu'elles me fussent confirmées tout à l'heure — le navire avait été, le 21 janvier dernier, donc trois jours avant l'échouement, assuré pour les dommages directement causés par la pollution, l'assurance couvrant non seulement ces dommages, mais aussi le coût raisonnable du nettoyage.

Il y aurait donc, à cette occasion, mise en œuvre du système conventionnel dit « Tovalop », fondé par les propriétaires de pétroliers pour faire face collectivement aux conséquences de la pollution causée accidentellement par leurs bâtiments.

Troisièmement, il faut débarrasser la côte d'Ouessant de l'épave du navire. Je connais les controverses juridiques qui peuvent

s'élever à ce sujet. J'aimerais savoir quelles initiatives le Gouvernement a prises, en liaison ou non avec l'armateur, pour s'assurer que cette épave ne demeurera pas sur nos côtes.

Quatrièmement, il faut indemniser correctement la population d'Ouessant du dommage qu'elle a subi. La nation tout entière — j'en ai reçu de multiples témoignages — a été bouleversée par le désastre qui s'est produit dans cette île. Elle est donc disposée, j'en suis sûr, à ce que joue, en faveur de l'île, la solidarité nationale par la mise en œuvre du principe de la continuité territoriale dont bénéficie maintenant la Corse.

Ce principe, appliqué notamment aux relations maritimes ainsi qu'aux équipements portuaires, allégerait le handicap de l'insularité et permettrait ainsi de surmonter les conséquences du malheur.

Enfin, il faut tirer des leçons pour l'avenir et, par conséquent, prémunir nos populations et nos rivages contre le retour d'un tel désastre.

Faisant allusion aux risques de la navigation, le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, déclarait à l'Assemblée nationale, mercredi dernier, que, étant donné le grand nombre de bâtiments qui naviguent dans la Manche, il serait souhaitable que les navires dont la présence entraîne des risques considérables soient obligatoirement remis dans cette zone aux mains de pilotes spécialisés.

On a suggéré surtout de prévoir des règles de circulation beaucoup plus strictes dans les zones comme la Manche, aux abords de la Bretagne occidentale.

Quelles initiatives le Gouvernement est-il disposé à prendre à ce sujet ? Je suis persuadé qu'en ce domaine les populations côtières ne sont pas seules à porter attention aux initiatives que prendra le Gouvernement ; l'ensemble du pays est intéressé à ce que ne se renouvelle pas l'aventure que nous venons de vivre.

Comme on l'a dit également, je crois, à l'Assemblée nationale, il faut nous doter, aux abords des grandes routes maritimes, des puissants moyens d'intervention rapide dont nous manquons. L'aventure de l'*Olympic Bravery* suffit à le démontrer.

Or, il existe, aux abords de la Manche et de l'Atlantique, un site privilégié pour l'installation de remorqueurs d'intervention et de sauvetage. Il s'agit précisément de l'île d'Ouessant où devrait être équipé un port susceptible d'accueillir les moyens les plus modernes d'intervention et de sauvetage. Je ne le dis pas à la légère ; si nous avions bénéficié de cet équipement, l'*Olympic Bravery* ne serait pas venu s'échouer sur nos côtes.

Pour terminer, je dois vous dire — comme je l'aurais fait si M. le secrétaire d'Etat aux transports avait été au banc du Gouvernement — que l'événement constitue maintenant une incitation décisive à la création d'un véritable ministère de la mer.

Les choses de la mer, capitales pour l'avenir du pays, ne trouvent pas leur vraie place au sein du Gouvernement. Cette place ne se situe pas, dit-on chez moi, entre les soucis de la S. N. C. F. et ceux du *Concorde* !

Un véritable ministère de la mer doit être créé. On est surpris, en effet, de constater, s'agissant de la mise en œuvre du plan Polmar, que ce n'est pas le secrétaire d'Etat aux transports, tuteur théorique de la marine marchande, qui est chargé du contrôle des opérations, mais d'autres administrations, dont le concours est sans doute précieux, mais aurait dû, pour être plus efficace, être coordonné par un ministère de la mer.

Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'ai voulu montrer non seulement que l'avenir demeurait chargé de danger, mais que les risques ne cessaient de s'accroître.

Puisque la nation a prêté la plus grande attention à l'aventure de l'*Olympic Bravery* et aux dommages qui en sont résultés, la leçon doit être retenue dans toute sa rigueur. Toute disposition doit être prise, au niveau du Gouvernement, pour éviter le retour d'un tel fléau. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Bonnefous, auteur de la question n° 200.

M. Edouard Bonnefous. Mes chers collègues, combien faudra-t-il encore d'accidents aussi dramatiques que ceux que nous venons de vivre, après celui du *Torrey Canyon*, pour comprendre que l'heure n'est plus aux plaintes, aux récriminations, aux justifications plus ou moins fondées, mais à l'action ? L'impuissance à l'égard d'aussi graves pollutions n'est plus tolérable. Cette absence d'arme absolue contre la contamination de notre patrimoine marin est sans excuse.

La santé publique est menacée. De nombreux pêcheurs voient disparaître les légitimes profits d'une profession déjà difficile. Notre littoral marin est en péril. Laisser détruire une réserve alimentaire qui fournit les protéines animales essentielles, laisser empoisonner la faune et la flore côtières et permettre ce bouleversement écologique qui n'a d'autres raisons que la loi du profit... non, non et non !

Il est inadmissible que les régions françaises perdent leurs richesses parce que des propriétaires de navires, couverts par une législation laxiste, veulent ignorer les mesures les plus élémentaires de sécurité.

Le drame d'Ouessant, dont mon ami M. André Colin a parlé de façon si excellente et si émouvante — je ne me situerai pas sur le même plan que lui, car je ne suis pas l'élu de cette région — pose à nouveau, à mon avis, le problème de la survie des mers à l'ère des superpétroliers.

Déjà, la mer Baltique, qui fourmillait encore de harengs il y a cinquante ans, est devenue une mer morte ; la Méditerranée se meurt ; les océans sont touchés sur 10 p. 100 de leur surface alors qu'ils couvrent 70 p. 100 de notre globe.

Pourquoi tout cela ? Tout d'abord, parce que continue à exister une situation internationale indéfendable. Le nombre et le tonnage des superpétroliers augmentent sans cesse et les normes de sécurité, du fait d'équipages n'offrant pas toutes les garanties souhaitables, sont souvent ignorées. Un pourcentage trop important de la flotte de commerce mondiale navigue sous pavillon de complaisance, c'est-à-dire sans contrôle réel.

Croyez-vous que les autorités du Libéria, par exemple, aient la volonté et les moyens financiers et techniques de se porter garantes des tonnages qui battent pavillon libérien ?

Sur deux cents accidents graves de pétroliers survenus entre 1960 et 1970, plus des trois quarts étaient imputables à des fautes de manœuvre. C'est ainsi que l'on s'est aperçu que le pétrolier *Arrow*, échoué en 1970 au large de la Nouvelle-Ecosse, avait été doté d'un outillage et d'un équipement au rabais.

Est-ce donc un hasard si la flotte libérienne, notamment, détient le record des accidents en mer ?

Il ne faudrait pas croire, d'ailleurs, que des accidents comme celui d'Ouessant ont un caractère exceptionnel. On en compte plusieurs par an et la plupart des grandes routes maritimes circulant à proximité de certains rivages sont maintenant polluées.

Les superpétroliers ne devraient être autorisés — c'est ma première suggestion, car j'en formulerai d'autres — à accéder dans nos ports que s'ils s'engagent à respecter les normes de sécurité et à suivre les itinéraires stricts.

Pourquoi ne pas s'inspirer — et mon ami M. Colin y a fait allusion tout à l'heure — des règles internationales de transport aérien et définir des couloirs de navigation placés sous le contrôle des Etats ? Il est urgent d'agir quand, à la menace des superpétroliers, s'ajoute maintenant celle de la pollution permanente due aux éruptions en cours de forage — comme à Santa Barbara — ou aux fuites lors des transports par pipelines.

L'affaire d'Ouessant pose, à mon avis, le problème des pavillons de complaisance. *L'Olympic Bravery* était heureusement, comme vient de nous le rappeler M. Colin, pratiquement vide. Il était assuré selon le système « Tovalop » qui engage l'armateur à rembourser à l'Etat ses dépenses anti-pollution. Mais, malheureusement, mes chers collègues, ce remboursement est limité à une somme de dix millions de dollars. Une telle limitation fait, en réalité, retomber sur les riverains une partie importante des dépenses imputables à des dégâts qui ne les concernent pas et dans lesquels ils n'ont aucune responsabilité.

Se souvient-on que l'accident du *Torrey Canyon* a coûté quarante millions de francs à la France ? Quant aux victimes, elles n'ont pu se retourner vers la société propriétaire, immatriculée sous pavillon de complaisance et qui ne possédait qu'un seul bateau. En cas de naufrage ce genre de compagnie est d'ailleurs automatiquement dissoute.

Nous nous trouvons devant le même labyrinthe juridique qu'au temps du naufrage du *Torrey Canyon*. En effet, qu'a-t-on fait de décisif depuis ? De très nombreux propos ont été échangés, à l'occasion de toutes les conférences internationales, sur les problèmes maritimes. Pourtant, la flotte battant pavillon de complaisance n'a pas cessé de progresser plus vite que les autres. Jugez-en : moins de 3 p. 100 des navires de commerce étaient immatriculés sous pavillon de complaisance en 1946 ; il y en avait 14 p. 100 en 1960 et 23 p. 100 en 1974.

Que signifient ces chiffres ? Ils sont le symbole de l'augmentation croissante des risques de pollution.

Le nombre des pétroliers jaugeant 500 000 tonnes augmente, lui aussi, sans cesse — nous nous vantons d'ailleurs d'en construire.

Au moment de l'accident du *Torrey Canyon* — c'était en 1967 — j'avais interpellé le Gouvernement. M. Chamant, alors ministre des transports, m'avait répondu que des engagements très fermes seraient pris. « Nous poserons la question — m'avait-il affirmé — de la responsabilité des transporteurs maritimes. »

Le ministre de l'intérieur, M. Christian Fouchet, avait dit plus nettement encore : « Il faudra tout d'abord mettre fin à la véritable piraterie, qui est un défi au code maritime, que constitue l'octroi de pavillons de complaisance. C'est un défi aux règles du monde civilisé. Il ne s'agit pas d'une affaire politique. Le pétrole politique n'existe pas. »

En décembre 1969, j'interpelle à nouveau le Gouvernement sur la pollution des mers par les hydrocarbures. M. Betten-court, ministre délégué, me répond : « Les moyens de lutte aussi bien sur terre que sur mer doivent être prévus ». Depuis cette époque, nous en sommes toujours au même point. Plusieurs accords internationaux ont été signés, mais leur portée est très limitée, comme on vient de s'en apercevoir tout récemment encore.

Le respect du droit maritime international ne peut cependant, à mon avis, être constamment invoqué pour porter préjudice à l'intérêt vital de la collectivité nationale. Un droit maritime qui garantit les agissements scandaleux de certaines compagnies perd, je le dis franchement, sa respectabilité et sa raison d'être. S'il devait en être ainsi, les accords existants devraient être dénoncés.

Il n'est plus possible de rester passifs devant cet accroissement constant des risques. Il n'est pas tolérable de laisser se produire de véritables catastrophes pour la simple raison que nous ne pouvons pas agir dans le domaine de la réglementation internationale du transport maritime.

On fait semblant de croire qu'il suffit de signer une convention pour régler les problèmes. Or, nous savons que cela n'est pas vrai.

Une part importante du transport maritime se fait, de nos jours, selon des procédés — je reprends l'expression de M. Christian Fouchet — qui relèvent de la « piraterie ».

On nous dit : « Que faire ? » Je réponds que des efforts méritoires ont été accomplis, notamment par des compagnies pétrolières internationales qui possèdent des bateaux modernes, des équipages hautement compétents, des installations portuaires perfectionnées, des contrats d'assurance coûteux. Elles sont d'ailleurs obligées de respecter scrupuleusement la réglementation, car c'est leur notoriété qui est en jeu. Elles ont créé un fonds de compensation destiné à dédommager les pays touchés par une « marée noire » et à attribuer des aides aux armateurs qui engagent des dépenses pour prévenir les risques de pollution des côtes.

Je reprends la question posée en 1967 et en 1969 : allons-nous tolérer plus longtemps l'utilisation abusive de traités et de conventions par des sociétés qui, en vérité, se moquent du droit international et qui ne cherchent que le profit rapide ? Or, à Ouessant, nous savons à qui nous avions affaire !

En tant que président de l'association nationale pour la défense des eaux — je suis heureux de voir ici même mon vice-président, collègue et ami M. Lalloy — je tiens à déclarer très haut que l'on a tort d'accorder un brevet de loyauté à ceux qui utilisent le droit maritime international pour un profit mercantile.

Le ministère de l'environnement vient d'affirmer avoir réalisé à plus de 90 p. 100 les prévisions du Plan en matière de lutte contre la pollution. Il déclare avoir accompli un effort massif pour nos plages et pour nos côtes et avoir mis au point le matériel et les procédés nécessaires.

« Les côtes françaises » — je cite cette phrase pour l'ironie qu'elle contient — « seront bientôt connues des navires comme une zone où il ne fait pas bon oublier les règlements internationaux de lutte contre la pollution ». De quand date cette déclaration ? Elle est extraite d'un document administratif paru en mars 1976. Je pose la question : est-on sérieux lorsque l'on prend une telle position ?

Avant de terminer, je voudrais dire un mot des responsabilités proprement françaises.

Nous voudrions connaître — c'est important pour l'avenir — les raisons de l'inertie des pouvoirs publics. Les Français sont en droit de réclamer des explications concernant cette non-intervention et l'attentisme des commissions administratives qui ont rendu l'opération presque impossible.

Il est également inadmissible que quatre hommes aient trouvé la mort par suite d'un manquement au service public d'assistance en cas de danger. La non-application du plan Polmar avant le 16 mars et l'attente, alors que la tempête ne s'était pas encore déchaînée, ont eu des conséquences incalculables et nous ont obligé à recourir à l'armée pour entreprendre le travail de Pénélope que constitue le nettoyage de nos côtes.

Je possède une série de photographies hallucinantes où l'on peut voir les soldats du contingent barboter dans la boue. Est-il juste, est-il raisonnable, monsieur le secrétaire d'Etat, au moment où notre armée connaît des troubles et où certains appelés remettent en cause le sens du service militaire, que le contingent soit mobilisé pour lessiver, jour après jour, les rochers d'Ouessant ou d'une autre partie de nos côtes ?

Est-il normal qu'après le drame du *Torrey Canyon*, les deux marées noires de 1969 en Vendée et en Bretagne, et celle de Fécamp en 1974, on ne dispose toujours pas, en France, d'une organisation de lutte contre la pollution des côtes ?

Chaque accident révèle la faiblesse de la coordination des services administratifs et la même hésitation sur le choix des moyens techniques à mettre en œuvre dans ce genre de drame.

Le facteur temps est primordial, tout le monde le sait. Il fallait agir afin d'éviter la pollution elle-même et non après son apparition.

On reste confondu qu'aucune autorité civile ni militaire n'ait possédé les pouvoirs indispensables pour prévenir un sinistre comme celui d'Ouessant, neuf ans après la leçon du *Torrey Canyon* !

A-t-on mesuré les conséquences dramatiques d'un semblable accident s'il était venu à se produire en Méditerranée, qui est une mer fermée ? Les dégâts se prolongeraient pendant des années, pendant des dizaines d'années, devrais-je même dire !

Vous pourrez me rétorquer que les critiques ne suffisent pas. Que faire ? Dans mon discours de 1969, j'ai parlé de cette question, mais rien n'a été fait. Je vais donc y revenir.

On doit prendre sans plus attendre des décisions en créant un service compétent pour la gestion et la protection de la mer. Nous avons besoin d'une structure politique adaptée à la gravité du problème. Le Conseil économique et social suggérerait récemment la création d'un organisme souple, une « délégation aux problèmes de la mer rattachée au Premier ministre », mais l'administration doit faire connaître au Parlement l'ensemble des moyens dont elle dispose pour éviter et limiter les sinistres dus à la pollution marine.

Quant au regroupement des responsabilités, sa nécessité est évidente. On l'annonce depuis 1969, monsieur le secrétaire d'Etat. Depuis cette date, on nous dit, en effet, qu'on va regrouper les responsabilités. A cette époque, le ministre de l'intérieur faisait savoir qu'il allait réaliser une coordination entre les actions menées par la marine marchande, l'armée, l'équipement et l'intérieur. Or, je constate qu'en 1976 on déplore encore le manque de coordination. Pourquoi ? Pouvez-vous nous le dire ?

Il nous faut prévenir les pollutions par une législation internationale de la haute mer. Nous ne pouvons plus nous contenter de ces conventions dont les dispositions ne sont pas sanctionnées ou les sanctions pas appliquées, vous le savez très bien. Nous devons intervenir pour que soit défini un droit de la mer. Nous intervenons, dit-on, mais comme nous ne sommes pas entendus, rien n'est changé et nos populations sont de plus en plus en danger.

En attendant, mes chers collègues, qui paie ? C'est le contribuable qui, une fois de plus, va faire les frais de la carence du droit international et de l'inertie des pouvoirs publics.

Mme Catherine Lagatu. Absolument !

M. Edouard Bonnefous. Supporterons-nous longtemps les conséquences d'un naufrage dont certains affirment qu'il a été volontaire ? N'oublions pas que les primes d'assurance dans ces cas-là peuvent garantir des navires dont la rentabilité n'est plus évidente.

Sans vouloir reprendre ici l'énumération des pollutions diverses dont souffrent nos côtes, rappelons que les déversements résul-

tant des dégazages des pétroliers en mer ne cessent de croître. Près de quatre millions de tonnes d'hydrocarbures sont répandus chaque année sur les océans.

On nous dit : nous avons les moyens de combattre les pollutions, grâce à l'usage des détergents. Hélas ! ce n'est pas exact. L'emploi des détergents pour dissoudre les hydrocarbures est aussi dangereux que la pollution elle-même. Avec mon ami M. Lalloy, je préside une association qui groupe de nombreux techniciens et nous avons entendu sur ce point des explications inquiétantes. Ces produits ont pour effet de précipiter le pétrole au fond de la mer et de provoquer des pollutions encore plus graves et plus durables que les nappes de surface. C'est ce que disent les spécialistes.

Je conclurai en répétant ce que je disais le 16 décembre 1969. *Bis repetita placent* ! « Il faut des sanctions automatiques » : elles ne sont pas prises. « Il faut probablement aussi des garde-côtes plus nombreux et mieux équipés. » : on ne les a pas. Il faut que les règlements proposés dans le cadre d'une coopération soient appliqués : ils ne le sont pas. Mes chers collègues, l'exploitation systématique des océans n'en est qu'à ses débuts et déjà nous nous comportons comme des apprentis-sorciers, en saccageant toutes nos richesses présentes et futures. Le capital inestimable de la mer est menacé. Qu'attendons-nous pour agir ? (*Applaudissements sur de très nombreuses travées.*)

M. le président. La parole est à M. Lombard, auteur de la question n° 201.

M. Georges Lombard. Après les excellentes questions qui viennent d'être posées, je me bornerai, pour ma part, à une observation générale et à deux interrogations touchant aux moyens juridiques et matériels qui auraient dû et pu être mis en œuvre à l'occasion du sinistre de l'*Olympic Bravery*, mais qui ne l'ont pas été pour des raisons que, personnellement, je ne comprends pas et que je comprendrai peut-être tout à l'heure grâce à vous, monsieur le secrétaire d'Etat.

Je le ferai beaucoup plus en pensant à l'avenir qu'au triste présent qui motive ce débat, car, pour avoir connu, avant ce drame, celui du *Torrey Canyon*, je suis avant tout angoissé de constater, comme le rappelait il y a un instant M. le président Bonnefous, que les neuf années qui séparent ces deux catastrophes n'ont pas permis à la France d'être mieux à même d'y faire face.

Si vraiment, monsieur le secrétaire d'Etat, il n'était pas possible de faire autre chose que ce qui a été fait, et si ce qui a été fait doit être considéré comme le maximum de ce que l'on pouvait faire — ce que M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, a laissé entendre à l'Assemblée nationale et avant lui un haut fonctionnaire à la télévision et à la radio — il ne reste qu'à avouer aux Français que la mer, sa faune, sa flore, nos rivages sont sans réelle protection, soit que les moyens matériels nous fassent défaut, soit que le plan Polmar et les instructions ministérielles n'aient d'autre valeur que celle de mots illusoires dont la magie s'évanouit dès qu'il s'agit de passer à l'action.

Ma première interrogation portera — mon exorde l'explique — sur l'arsenal juridique dont nous nous sommes dotés et qui nous fut présenté en son temps comme suffisant pour faire face à tous les événements de mer, s'y adapter et les dominer. A en croire leurs auteurs, il ne manquait pas, selon une formule célèbre, le moindre bouton à nos guêtres.

Or, cet arsenal, il faut bien le constater, n'a pas été utilisé du 24 janvier, date de l'échouement, au 13 mars, jour où l'*Olympic Bravery*, comme c'était prévisible, s'est cassé en deux au cours d'une des tempêtes que nous réserve cette époque de l'année.

Je sais bien qu'un article paru dans le journal de la marine marchande du 1^{er} avril dernier, sous le titre — qui, à lui tout seul, est un programme — : « Ce ne sont pas les lenteurs administratives, mais les difficultés techniques qui ont rebuté les meilleurs spécialistes du monde qui sont la cause de la pollution de l'*Olympic Bravery* », s'élève contre cette affirmation et tente d'accréditer la thèse que tout ce qui pouvait être fait sur le plan juridique l'a été.

C'est certainement vrai sur le plan du fait. Qui aurait pu se désintéresser du drame, tout au moins au niveau local ? Cela ne l'est pas, hélas, sur le plan des procédures, ni de l'efficacité, encore moins de l'action.

L'article le fait, d'ailleurs, apparaître très rapidement, puisque la seule amorce de procédure qu'il révèle — j'y reviendrai tout à l'heure, comme l'a fait le président Colin — a consisté

en une lettre adressée à l'armement pour lui demander de prendre « toutes les mesures immédiates et efficaces pour que, quel que soit le devenir du bâtiment, sa présence sur les côtes françaises n'ait aucune conséquence en matière de pollution de la mer », le rédacteur précisant avec un humour involontaire, mais ô combien grinçant aujourd'hui, que le mot « aucune » était souligné dans le texte.

Devant cette fermeté de la première heure, je dis bravo ! d'autant qu'effectivement jusqu'au 30 janvier, l'armement fit brûler en faisant fonctionner en permanence les pompes de cargaison et d'autres auxiliaires, 50 tonnes de fuel par jour, afin de ne conserver que le combustible nécessaire à un éventuel déséchouage.

Mais, monsieur le secrétaire d'Etat, force est par contre de constater qu'après le 30 janvier, alors qu'il n'était plus question de brûler quoi que ce soit, le compartiment des machines ayant été envahi par l'eau, l'équipage évacué d'urgence, à l'affirmation de volonté de la première heure, n'a pas correspondu la mise en œuvre des procédures qui s'imposaient et dont nous disposions. On en est resté à des recommandations, laissant l'armement discuter tranquillement avec les compagnies spécialisées d'un déséchouage qui s'apparentait, les heures passant, au rêve, à un rêve impossible. Les citernes s'étaient déchirées les unes après les autres sur les rochers à la suite de la tentative de rééquilibrage du navire. Les brèches s'ouvraient un peu plus à chaque houle. Le bateau s'empalait toujours davantage sur son lit de récifs. Bref, nous nous trouvions devant une situation qui, de dangereuse, était devenue critique, et de critique, désespérée. Tout cela exigeait d'autres mesures.

Alors comment justifier que ces mesures n'aient pas été prises ? Comment expliquer que le décret du 26 décembre 1961, dont manifestement la lettre adressée à l'armateur immédiatement après l'échouement s'inspirait et qui prévoyait dans son article 4 la possibilité de mettre ce dernier en demeure d'enlever les soutes qui constituaient un danger de plus en plus menaçant, n'ait pas été appliqué, alors que le navire, conformément aux prescriptions édictées par ce texte, était hors d'état de naviguer, abandonné par son équipage et l'urgence patente ?

Comment admettre que le plan Polmar soit resté lettre morte — j'ai entendu un de vos hauts fonctionnaires dire qu'on ne peut le mettre en application qu'à partir de l'instant où la pollution existe — alors que dans son préambule il prévoit la possibilité « d'actions sur le navire accidenté » et « l'organisation, éventuellement sur le bâtiment, d'opérations susceptibles d'écarter le danger des côtes sans porter atteinte à la richesse de la mer » ?

Alors scrupules juridiques ? Interrogation sur les possibilités réelles offertes par les textes que nous avons nous-mêmes fabriqués, alors que, textes ou pas textes, il existe en matière maritime — et il convient de le rappeler avec force — une notion qui prime toutes les autres : celle de l'état de nécessité. Cette notion a permis à nos amis britanniques de couler il y a neuf ans le *Torrey Canyon* à coups de canon parce que c'était de toute évidence la seule chose qui restait à faire.

Quelles autres raisons peut-on invoquer ? Responsabilités trop diluées entre trop de services s'interrogeant sur les mesures à prendre ? Peur de leur part d'engager des dépenses importantes et de se le voir reprocher ? Mauvaise appréciation des risques courus ?

Oh que non ! répondent certains et cela va me permettre d'aborder ma deuxième question.

La pollution en réalité, est le résultat des difficultés techniques dues à la mer, au temps, à la houle, à la position du navire, à la nature de son fuel ! Elle se serait produite en tout état de cause que vous ayez pris ou non un certain nombre de mesures juridiques.

C'est vite dit, monsieur le secrétaire d'Etat, car l'état du temps — vent, mer, visibilité — fait ressortir, contrairement à ce qui est avancé, qu'entre le 24 janvier et le 13 mars, il a existé au moins quatre périodes de plusieurs jours où la mer, pour reprendre la terminologie officielle, fut « peu agitée » et la houle « faible » ou « modérée ».

Il en alla ainsi du 1^{er} février au soir au 7, puis du 15 au 21, du 25 février au 6 mars et, enfin, du 9 au 11 mars.

Oui, mais vous oubliez, disent les mêmes, le fuel et la nécessité pour l'évacuer de le faire réchauffer.

Je n'oublie rien du tout. Je rappelle qu'il existe à Brest l'un des plus puissants arsenaux de France et qu'un problème de

ce genre, jusqu'à preuve du contraire, est dans ses cordes, d'autant que tous ceux à qui il aurait été confié auraient donné le meilleur d'eux-mêmes pour le résoudre, et pour le résoudre vite.

On dit : il y a un dernier point dont il faudrait peut-être parler, la position du navire. Celle-ci est tellement mauvaise que tenter de l'approcher constitue un danger.

Je constate que, malgré les difficultés, des plongeurs viennent de colmater les brèches par où le fuel fuit et préparent son évacuation.

Mon interrogation reste la même. Je la reprends : pourquoi cette inertie du 24 janvier au 13 mars ? Pourquoi cette espèce de renoncement que personne — c'est avec gravité que je vous le dis, monsieur le secrétaire d'Etat — n'a compris, que personne n'excuse, et qui fait que tous doutent désormais des textes et des moyens dont vous disposez ?

Or, la course au gigantisme naval n'est pas terminée. Comme on le rappelait tout à l'heure, dans quelques mois, un navire de 500 000 tonnes va sortir des chantiers de Saint-Nazaire et naviguer. Dans la mer du Nord, les plates-formes de forage se multiplient. Demain, avec un peu de chance, la mer l'Iroise s'en couvrira. Le tout représente des richesses fabuleuses dont les hommes ont besoin, mais aussi des risques qu'on n'a pas le droit de minimiser, ce qui exige des solutions hardies et des moyens à la mesure des dangers courus.

La leçon qu'il faut tirer de cette catastrophe est claire. Pour que l'impuissance constatée face à l'échouement de l'*Olympic Bravery* ne se reproduise pas, il ne faut plus que les responsabilités se diluent entre je ne sais combien de parties qui se rejettent la balle les unes aux autres. Il faut une autorité unique, totalement responsable, dotée des plus grands pouvoirs de décision. Il faut aussi qu'elle dispose de moyens puissants, ce qui pose le problème, évoqué déjà depuis de nombreuses années, de la création d'une véritable force d'intervention couvrant nos côtes occidentales, d'une part, et, d'autre part, nos côtes méditerranéennes, dans le cadre, au niveau européen, d'une collaboration entre les pays maritimes afin que soient mis au point les moyens communs de lutte contre la pollution et la répartition des tâches à accomplir.

Si, malgré la catastrophe de l'*Olympic Bravery*, les pertes et les deuils qu'elle a entraînés, les choses devaient continuer comme par le passé, la responsabilité du Gouvernement — vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'en convaincre — serait écrasante. Il a peu de temps devant lui pour mettre enfin au point les solutions cohérentes qui s'imposent et que depuis des années nous attendons, tant, chaque jour davantage, les côtes françaises ou européennes se trouvent à la merci d'accidents qui peuvent être d'une gravité insoupçonnée aujourd'hui.

Selon un vieux principe, dont je souhaiterais qu'enfin le Gouvernement s'inspire, on ne joue pas avec la mer ; la mer est, par excellence, une aventure ordonnée. Chaque fois que les hommes l'oublient, pour reprendre une expression de chez moi, « elle se venge ».

L'*Olympic Bravery* en apporte une fois de plus la preuve. Il serait impardonnable de ne pas le comprendre et, au surplus — il faut que nous nous en rendions bien compte — cela ne nous serait pas pardonné. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. le président. La parole est à Mme Lagatu, auteur de la question n° 210.

Mme Catherine Lagatu. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, Ouessant, en face de Brest, est une île battue par les vents, au sol pauvre, aux communications difficiles, parfois impossibles.

C'est là que, le 24 janvier, l'*Olympic Bravery*, pétrolier géant appartenant à un armateur grec, s'échouait sur des récifs, alors que la route maritime des bateaux de commerce passe à plusieurs kilomètres au large.

Trois semaines après, les 13 et 14 mars, une véritable tempête déferla sur la Manche et cassa le navire en deux. Dès lors, le mazout s'échappa du navire à raison de plusieurs tonnes par jour et, depuis, la marée noire pollue plages et rochers, mettant en péril la flore et la faune maritimes.

Le fuel, pulvérisé par le vent, s'est déposé sur les pâturages où paissent les moutons. Il est retombé sur les toits et a pollué les citernes. La saison touristique semble compromise. « Décidément, pensent les liens, notre île est bien un bout de terre

abandonné ! » Cet événement remet inévitablement en mémoire la catastrophe du *Torrey Canyon* et, comme elle, oblige à poser et à se poser des questions.

Pour mieux comprendre les événements et leurs conséquences, je me suis rendue sur place, accompagnée notamment par M. Louis Leroux, ancien conseiller régional de Bretagne. Dans l'île, les marins nous ont tous répété que cet échouement était pour le moins bizarre. La route des bateaux, nous ont-ils dit, en montrant le large, se confond avec la ligne d'horizon ; elle passe à sept ou huit kilomètres de la côte. *L'Olympic Bravery* n'avait donc rien à faire ici.

Autre bizarrerie : tandis que le bateau qui assure la liaison avec Le Conquet met environ une heure et demie pour faire la traversée, *L'Olympic Bravery* a mis plus de quatre heures avant de louvoyer entre les récifs qui, près de la côte, apparaissent comme une chaîne de fantastiques fortifications. En outre, le capitaine n'aurait pas répondu à l'aide proposée par le gardien du phare.

Devant ces faits, on ne peut empêcher que des hypothèses s'échafaudent. De là à penser, conformément à la vérité, que la perte du tanker géant sans cargaison n'en était peut-être pas une pour l'empire Onassis, qui savait compter sur ses assureurs, il n'y avait qu'un pas... Le bâtiment neuf ne sortait-il pas des chantiers de l'Atlantique pour se diriger vers un port norvégien où il devait être désarmé ? Il rejoignait les quatre-vingts pétroliers qui déjà s'y trouvent. De toute évidence, la perte accidentelle du navire apportait à l'armateur une solution financière meilleure que le désarmement.

Pour les îliens — et pas seulement pour eux — ce naufrage pose aussi le problème de la compétence des équipages de pétroliers, notamment de ceux qui naviguent sous un pavillon de complaisance. Dès l'échouement, au Havre, deux membres du comité central des armateurs ont été très durs à l'égard de l'armement Onassis.

L'enquête que l'opinion publique réclame s'impose donc. Elle n'a toutefois quelque chance d'aboutir que si elle peut être menée en dehors des pressions que la puissance des pétroliers peut exercer à bien des niveaux. L'administration des affaires maritimes de Brest a été chargée par le tribunal maritime commercial de l'enquête technique sur les causes de l'accident. Nous nous en réjouissons et souhaitons qu'elle aille jusqu'à son terme. Echouement ? Echouage ? La question est donc posée et nous attendons la réponse.

Une troisième question fait l'objet des préoccupations uest-santines : pourquoi des mesures n'ont-elles pas été prises dès le mois de janvier pour vider le pétrolier du mazout contenu dans ses soutes ?

M. Ticos, maire de l'île, nous a déclaré qu'il avait prévenu toutes les autorités en février, lors de deux réunions à la préfecture, du danger que le bateau échoué faisait courir à l'île. « Ce n'est pas parce que l'hiver est doux qu'il n'y aura pas de tempête. Le bateau va se casser en deux aux grandes marées », disait-il.

La tempête qui fit rage donna raison aux îliens et au jugement des pêcheurs du Conquet : « Ce bateau ne sortira pas de là. A la prochaine tempête, il se cassera en deux. »

Le Gouvernement a pris une grosse responsabilité en n'intervenant pas lorsque le temps s'y prêtait.

Le prévisible s'étant produit, dans l'île ce fut tout de suite la colère. Elle dure encore. Comment ne la comprendrait-on pas alors qu'un mois après la réunion du 25 février tenue à la sous-préfecture de Brest devant toutes les parties concernées — qualité de la vie, marine marchande, ministère de l'intérieur — on en était encore à tergiverser et à considérer que le moyen le plus efficace de nettoyer les côtes serait, comme à l'accoutumée, l'homme armé de pelles et de seaux ?

Les protestations ont été unanimes. Les marins pêcheurs ont protesté contre l'inertie des pouvoirs publics et constaté : « une nouvelle fois, les beaux discours sur la défense de l'environnement, la préservation des lieux de pêche ne sont pas suivis d'actes concrets ». Comme la municipalité, ils se sont portés partie civile, ainsi d'ailleurs que l'association pour la protection de la nature et la ligue pour la protection des oiseaux. Tous veulent obtenir l'indemnisation totale du préjudice causé à l'ensemble de la population.

La côte nord est touchée sur quatre kilomètres et la petite plage de Yusin est par endroits recouverte d'une couche de vingt centimètres de fuel lourd, noir et visqueux. Que se serait-il produit si le navire avait été chargé ? Nous sommes sensibles au cri d'alarme des uns et des autres.

Il faut que les indemnisations soient complètes, mais elles ne le seront jamais ! Peut-on rendre la vie à ce qui est mort ? On sait, par exemple, que les oiseaux de mer, même nettoyés un à un, meurent quelques semaines plus tard. On se rappelle aussi la disparition du *Super-Frelon* et la mort de ses quatre occupants, dont nous saluons la mémoire.

Monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous apporter des précisions sur la réparation des préjudices causés ?

Nous sommes inquiets car il semble que l'on aille vers le silence ou, tout au moins, vers la minimisation des choses. Pour calmer la colère, on s'efforce de convaincre que tout cela n'est pas très grave, puisque le contenu des soutes de *L'Olympic Bravery* ne représente que le centième du mazout déversé, en 1967, par le *Torrey Canyon*.

On utilise des mots pour rassurer, des mots, encore des mots, alors qu'il faudrait des moyens, d'abord pour vider les soutes, puis pour nettoyer plages et rochers. Oui, les îliens veulent une île propre pour l'été. Tout doit donc être mis en œuvre pour préparer la saison touristique actuellement menacée. Il est des incuries que l'opinion publique ne peut tolérer très longtemps.

Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas pris immédiatement des mesures de prévention ? Qu'on ne vienne pas nous dire qu'elles étaient impossibles !

La convention de Bruxelles de 1969, signée le 3 juillet 1975, sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures, permettait au Gouvernement d'intervenir. En effet, un Etat peut intervenir « lorsqu'il s'agit de prévenir, d'atténuer ou d'éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour ses côtes ou pour des intérêts annexes — tourisme, pêche, flore et faune — une pollution ou une menace de pollution ». Certes, s'il n'y a pas danger, la procédure à utiliser n'est pas automatique, mais, en cas de danger, « l'Etat peut prendre des mesures rendues nécessaires par l'urgence sans notification ou consultations préalables ou sans poursuivre des consultations déjà en cours ».

Peut-on affirmer, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'attitude du Gouvernement eût été la même si un navire avait présenté les mêmes dangers face à La Baule ou, mieux encore, face à Deauville ? Ouessant ne se présente pas jusqu'à présent comme une source de profit. Est-ce la raison de votre carence ? (M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, fait un signe de dénégation.) On ne prête qu'aux riches, dit le proverbe. Il semble avoir été confirmé dans ce domaine.

Venant après la catastrophe du *Torrey Canyon*, ce naufrage montre qu'il est indispensable pour la France de disposer d'une organisation permanente de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et qu'il faut financer un plan de recherches tendant à mettre au point des moyens nouveaux moins dangereux pour les différentes espèces biologiques que les détergents.

Nous pouvons, en effet, constater l'insuffisance dérisoire du plan Polmar. Les moyens ont été insuffisants, alors que tous les services étaient en état d'alerte : deux bateaux dépêchés n'avaient à leur disposition que quelques tonnes de détergent et quelques mètres de barrages flottants, efficaces peut-être par mer calme, mais inopérants ou presque sur une mer tourmentée.

Le *Monde* du 7 janvier 1975 rapporte d'ailleurs les paroles de M. Jarrot, alors ministre de la qualité de la vie : « La lutte contre la pollution en mer provoquée par les collisions entre pétroliers nous inquiète. Nous en sommes encore à un stade artisanal, qui n'a pas évolué depuis la catastrophe du *Torrey Canyon*. » Vous êtes donc restés neuf années sans rien faire !

Le plan Polmar doit mettre en œuvre le plus rapidement possible les moyens de protection nécessaires, mais actuellement quels sont-ils ?

Les voici, monsieur le secrétaire d'Etat : pose de barrages isolateurs le long des côtes afin de retenir les nappes — la France posséderait trente kilomètres de barrages, mais dispersés sur les différentes côtes — protection des points sensibles des rivages, nettoyage des parties du littoral polluées avec pelles et seaux. C'est tout. C'est dire que le plan Polmar ne met en œuvre que des moyens artisanaux en un temps où la technique et la science devraient être mises au service de la lutte contre la pollution.

De toute évidence, recourir à des moyens nouveaux est nécessaire car les rejets d'hydrocarbures en mer continuent. Ils ont un caractère systématique ou accidentel : naufrages, accidents

affectant les pétroliers, forages en mer, rejets des pétroliers, rejets des autres navires. Les conséquences de cette pollution sont graves pour le milieu marin et pour ses utilisateurs.

N'estimez-vous pas nécessaire pour la France de disposer enfin d'un corps spécialisé dans la lutte contre la pollution maritime, qui bénéficierait de moyens terrestres et maritimes et s'enrichirait des recherches scientifiques et techniques nouvelles ?

Est-il normal, pour un pays comme la France qui a tant de kilomètres de côtes, qui est traditionnellement une grande puissance maritime, d'être obligé de faire appel à un pays étranger pour pomper du fuel ? Nous ne disposons pas d'un seul navire capable d'aspirer le mazout. Depuis six mois, à Ploumouguer, face à Ouessant, un cargo nordique est échoué, l'*Oy Trader*. Ses soutes doivent, elles aussi, contenir le fuel nécessaire à sa marche. Ce caboteur apparaît à chaque marée devant une grève de sable qui, chaque été, est très fréquentée. Le maire de Ploumouguer voudrait qu'une solution soit trouvée avant qu'une nouvelle pollution ne souille cette plage bretonne. A qui peut-il s'adresser ? Il n'y a pas d'interlocuteurs, puisque aucun service officiel n'existe. Il est donc temps de mettre un terme à une carence qui porte préjudice à toutes nos régions côtières.

M. Marcel Gargar. Très bien !

Mme Catherine Lagatu. Mais ces problèmes ont aussi une dimension internationale. Or, d'autres sénateurs l'ont dit avant moi, nous nous trouvons encore devant un vide juridique international et les sanctions nationales ne peuvent être appliquées en haute mer. Par exemple, la convention de Bruxelles s'applique à tous les navires commerciaux, mais elle exclut les bâtiments de guerre, les autres navires appartenant à un Etat ou les installations utilisées pour l'exploration et l'exploitation des mers et de leur sous-sol, ce qui évidemment est tout à fait regrettable.

Par ailleurs, les conventions de Bruxelles limitent trop les responsabilités financières : la couverture d'un risque exceptionnel n'est pas garantie. Certes, quelques semaines après la conférence de Bruxelles, un accord a été signé à Londres par plusieurs grandes compagnies pétrolières, portant sur la création d'un fonds de compensation. En cas de marée noire, les pays touchés pourront recevoir des indemnités pour leurs frais de nettoyage. Cet accord est entré en vigueur le 6 octobre 1969 sous la responsabilité de la « Tovalop ». Cet accord lui-même a été complété depuis le 1^{er} avril 1971 par ce qu'on appelle « le plan Cristal » qui fournit une indemnisation allant au-delà des limites fixées par la « Tovalop » jusqu'à trente millions de dollars, mais — car il y a un mais — à condition que le pétrole polluant soit la propriété de ses adhérents.

Si ce n'est pas le cas, il n'y a pas indemnisation et les risques de non-indemnisation subsistent. Les limites de toutes ces conventions sont donc patentes.

Le 15 avril prochain, c'est-à-dire après-demain, M. Marcihacy sera le rapporteur du projet de loi relatif à la responsabilité civile des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, projet de loi qui s'inscrit dans le cadre des mesures législatives rendues nécessaires par l'application de la convention de Bruxelles de 1969, ratifiée, comme je l'ai dit, le 3 juillet 1975. M. Marcihacy écrit dans son rapport : « L'intitulé de ce projet de loi couvre mal son objectif réel. En réalité, il a pour unique objet de rendre obligatoire une assurance ou une garantie financière couvrant pour partie au moins la responsabilité d'un navire pétrolier en cas de fuite ou de rejets d'hydrocarbures. »

Il s'agit donc seulement de rechercher et de constater des infractions à l'obligation d'assurance, ce qui est très insuffisant !

N'est-il pas nécessaire d'amender le texte proposé pour que chaque Etat reconnaisse la responsabilité de ses navires en mer et prenne l'engagement d'assurer la réparation des dommages causés en exerçant à l'égard des navires dont ils ont la responsabilité de par la loi du pavillon une législation qui devrait être absolument rigoureuse ?

Et voilà reposé le problème des pavillons de complaisance !

Le recours aux navires battant pavillon de complaisance constitue un des scandales les plus inadmissibles du commerce maritime. Il concerne près de 25 p. 100 de la flotte mondiale.

Non seulement les armateurs de ces navires échappent aux taxes et impôts supportés par les flottes nationales, mais ils pratiquent des salaires de misère et des conditions de travail et de vie à bord absolument insupportables.

Transporteurs pour l'essentiel des sociétés multinationales, ils réalisent des bénéfices considérables.

De longue date, la fédération C. G. T. des syndicats maritimes mène la lutte contre ces pratiques. A l'étranger plusieurs syndicats, notamment ceux des pays scandinaves, œuvrent dans le même sens. Un vaste mouvement unitaire syndical de protestation à l'échelle internationale se développe.

Quelle est votre position à l'égard de ces pavillons ?

Trouvez-vous convenable que la compagnie Onassis ait créé autant de sociétés que de navires, de telle façon que la société est dissoute et disparaît dès qu'un navire a fait naufrage ?

De toute évidence, des décisions énergiques du Parlement sont nécessaires. Le texte du projet de loi n° 1502 relatif à la prévention et à la répression de la pollution maritime par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, dont la discussion doit avoir lieu ce printemps même, devrait comporter une clause exigeant des mesures prévisionnelles pour placer les navires et aéronefs dans une situation de moindre danger de pollution en cas d'accident, comme il devait marquer avec force la responsabilité des compagnies propriétaires et les conséquences pour elles en cas de tout manquement dans la construction, le chargement et la conduite des vaisseaux.

Je vous rappelle en outre, monsieur le secrétaire d'Etat, que des rencontres, des études ont eu lieu sur les problèmes de la pollution par les hydrocarbures.

A l'issue de ces rencontres de scientifiques, de sociologues, de syndicalistes, de juristes et d'élus, des avertissements ont été lancés confirmant et renforçant ceux déjà rendus publics.

Une commission d'enquête parlementaire, au terme de longs travaux, a publié une étude en octobre 1974. Des recommandations, à cette occasion ont été soumises au Gouvernement : elles portent sur une action préventive ; elles précisent les moyens techniques à imposer aux navires ; elles préconisent des installations nombreuses de stations dans les ports ; elles évoquent les moyens juridiques, comme la ratification de la convention de Londres de 1973 ou la nécessité de moyens de pression contre les pavillons de complaisance. Enfin, elles avancent toute une série de mesures et de moyens que je ne reprendrai pas, tendant à la protection du littoral. Je souhaite que cette étude qui portait sur le littoral méditerranéen, mais dont les conclusions sont valables pour toutes les mers, ne reste pas lettre morte. Quelles sont les mesures que vous comptez prendre pour appliquer les recommandations d'origine parlementaire ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous avons toujours affirmé un principe : les pollueurs doivent payer. Dans le domaine du pétrole, avouez qu'ils le peuvent. Les bénéfices des sociétés pétrolières sont importants. La dernière augmentation accordée par le Gouvernement leur a rapporté 160 milliards de centimes en une nuit. Tout est donc possible, à moins que — et c'est peut-être le cas — il ne vous déplaise de porter le moindre préjudice aux hommes qui président aux destinées de ces sociétés multinationales qui pillent, écrasent et polluent le pays. Leurs liens directs ou indirects avec le pouvoir ont été mis en évidence dans le domaine évoqué aujourd'hui. Rien de valable ne sera mis en œuvre tant que la mainmise de ces oligarchies financières pèsera sur l'orientation de la politique de la France. Un changement profond de société est donc indispensable. Non seulement nous l'appelons de nos vœux, mais nous luttons pour y parvenir.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais, pour terminer, évoquer deux problèmes.

En raison de l'application du plan Polmar, les soldats sont engagés dans les opérations de nettoyage. Compte tenu du caractère pénible des tâches effectuées par les jeunes soldats, nous estimons que des mesures particulières doivent être prises à leur égard.

M. Bourges vient de faire savoir que chaque homme du rang bénéficierait d'une indemnité de travail dont il étudie la possibilité d'augmentation ; enfin, a-t-il précisé, des permissions exceptionnelles seront accordées aux participants à l'issue du séjour des détachements dans l'île. Certes, je me félicite qu'on se soit intéressé à la situation des militaires, mais cette réponse manque encore de précision.

Je rappelle nos propositions : une journée de permission par journée passée à Ouessant et une augmentation du prêt ou de la solde des engagés de cinquante francs par jour passé à effectuer ces tâches pénibles, ce qui leur permettrait de percevoir l'équivalent du S. M. I. C. pour un mois.

Je veux terminer mon intervention en attirant votre attention sur cette île du Finistère. Ouessant se dépeuple ; les familles émigrent vers le continent près des bureaux, des usines, des lycées et des facultés.

Les liens veulent, comme en Corse, bénéficier de la continuité territoriale. En outre, ils considèrent que leur avenir dépend de la création d'un port, réclamée depuis 1916.

Un port est nécessaire à l'arrivée et au départ des marchandises, à l'établissement et à la vie d'entreprises que les habitants souhaitent non polluantes et non liées aux monopoles qui ont l'habitude de tout saccager car le profit est souvent à ce prix.

Pour que ce port soit enfin créé, une aide exceptionnelle de l'Etat est indispensable. Qu'on ne vienne pas dire que c'est impossible car de telles aides sont accordées pour la mise en valeur d'autres îles : en particulier pour Porquerolles, île privilégiée par le Gouvernement, sans doute parce que, seuls les « nantis » sont assez riches pour y acheter une résidence !

Il y a quelques jours à peine, le député-maire d'Hyères, membre de la majorité, déclarait à la télévision, à l'occasion d'un reportage sur cette île, qu'il avait reçu de l'Etat des aides particulièrement importantes.

Ouessant, île pauvre, mérite bien davantage parce qu'elle ne veut pas mourir en marge de la Nation à laquelle durant la guerre elle a montré un attachement exemplaire.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne crois pas, selon la savoureuse expression utilisée par Pierre Jakez Hélias dans son merveilleux livre *Le Cheval d'orgueil*, que vous ferez les « sept possibles » en faveur de l'île d'Ouessant, mais nous avons confiance dans l'action des Ouessantins et nous les soutiendrons fermement. (*Applaudissements sur les travées communistes, socialistes et diverses travées à gauche.*)

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, un orateur est inscrit dans la discussion. Désirez-vous l'entendre dès maintenant ?

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur. Je crois savoir que M. Marcihacy n'a qu'une question à poser ou une remarque à formuler. Je l'écouterai bien volontiers et je répondrai ensuite à tous les intervenants.

M. le président. La parole est à M. Marcihacy.

M. Pierre Marcihacy. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai en effet une très courte remarque à faire. Je crois avoir été dans cette assemblée, au nom de la commission des lois, le rapporteur de toutes les lois traitant du droit maritime et de la plupart des lois traitant des problèmes de pollution, ainsi que Mme Lagatu l'a rappelé tout à l'heure. Après-demain, je rapporterai devant vous un texte, utile certes, mais d'objectif modeste.

Ce que je voulais dire, monsieur le secrétaire d'Etat — et les différents orateurs que nous venons d'entendre ont confirmé mon sentiment d'angoisse devant l'inertie gouvernementale — c'est, à moins que les journalistes de toutes tendances aient bien mal traduit la réalité des faits, l'impression ressentie qu'on a attendu que l'irréparable soit accompli pour intervenir. Cela m'a paru bien être la position de M. Colin, de M. Lombard et du président Bonnefous.

Mme Catherine Lagatu. Serais-je suspecte ? (*Sourires.*)

M. Pierre Marcihacy. Mais mon propos sera très différent. Tous les textes de loi que nous discutons ont une application territoriale. C'est la grande règle du droit national, et aussi du droit international. Or les sinistres se produisent en mer. Et le monde entier est victime de la vieille conception de « la mer qui n'appartient à personne ».

Une conscience internationale fait actuellement défaut. On déplore ce qui se passe dans les eaux territoriales ou sur les côtes, mais on discute à perte de vue, comme jadis à Byzance, de ce qui se passe hors des limites territoriales.

Il est vrai que les Anglais ont étendu la limite des eaux territoriales très au-delà de la vieille notion de la portée de canon. Mais les moyens d'intervention, où en sont-ils ? Ils ne pourront résulter que d'une convention internationale appliquant un certain nombre de principes avec une rigueur impitoyable, à savoir — et je le dis brutalement — l'interdiction de l'accès des ports des signataires aux bâtiments qui ne se soumettront pas à la loi commune en haute mer.

Si l'on ne parvient pas à faire prévaloir cette notion, un jour, ce monde, gâté par la nature, gâté aussi par ce qu'il y trouve, se détruira lui-même. Comme vous l'a dit le président Bonnefous, nous, qui ne sommes pas des écologistes, mais simplement des humanistes, c'est-à-dire des gens qui aspirent à la survie de l'humanité, nous nous trouverons devant un monde qui se sera suicidé à coups de pétrole. Le pétrole tuera plus sûrement que la bombe atomique ; ce sera un peu plus lent, peut-être un peu moins douloureux, mais ce sera aussi impitoyable.

Or, on peut réagir. Il existe, par exemple, des éléments auxquels on ne pense pas suffisamment. On parle de police en haute mer. Eh bien ! les pays civilisés disposent d'une marine de guerre, laquelle jouit d'une grande réputation. Dans un certain nombre de cas, mon cher président (*L'orateur s'adresse au président Bonnefous.*), notamment la piraterie, les usages et le droit de la mer lui donnent des pouvoirs de fait fort efficaces.

M. Edouard Bonnefous. C'est vrai !

M. Pierre Marcihacy. Les écrits sur ce sujet sont peu nombreux. Pourquoi ne pas exercer ces pouvoirs dans des cas d'une telle importance ?

En ce qui concerne le dégazage, c'est-à-dire le rinçage des soutes, qui se fait en dehors des eaux territoriales, où constate-t-on le sinistre sinon dans les eaux territoriales et sur les côtes ?

Mme Catherine Lagatu. Parce que cela coûte moins cher !

M. Pierre Marcihacy. Allez donc rechercher le coupable !

Le juriste que je suis se trouve désarmé et ne peut rien vous proposer. Monsieur le secrétaire d'Etat, bien que l'affaire de l'*Olympic Bravery* se soit située sur nos côtes, et bien que nous ayons infiniment de plaisir à vous voir ici, ce n'est pas vous qui auriez dû répondre aux questions si pertinentes qui vous ont été posées, c'est le ministre des affaires étrangères car la solution ne peut être qu'internationale. Sinon, il n'y en aura pas et un jour nos enfants nous reprocheront de ne pas avoir su faire ce qu'il fallait pour sauver la mer, peut-être plus utile à la vie des hommes que bien des gadgets de nos sociétés modernes. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, la qualité des questions qui ont été posées marque l'importance et la dimension de ce débat. Le Sénat a abordé, avec sa hauteur de vue habituelle, un sujet dont, reprenant l'expression de M. Lombard, je dirai qu'il est grave.

Nous avons entendu successivement le président André Colin, l'un des meilleurs spécialistes des problèmes de la mer car il les connaît autant sur le plan juridique que sur celui de la navigation, le président Bonnefous, spécialiste de l'environnement et des questions de la nature, Georges Lombard et le président Marcihacy, juristes dont nous connaissons tous la compétence, et Mme Lagatu, qui a exprimé, sur le plan de l'écologie, des idées très intéressantes et que je partage, mais qui a essayé de m'entraîner dans un débat politique où je ne la suivrai pas. Ouessant et la côte bretonne font partie du patrimoine français et nous en sommes aussi fiers que de La Baule ou de Deauville. Le fait de les dissocier n'était pas digne de vous.

Mme Catherine Lagatu. Je le regrette, c'est pourtant la réalité, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat. Dans l'intérêt du débat, je voudrais situer à nouveau le problème en demandant aux divers orateurs de m'excuser de répéter certaines choses ou de les présenter différemment.

Avant de prononcer, peut-être rapidement, cher président Marcihacy, le mot « inertie » — c'est au juriste que je m'adresse — il convient d'abord d'examiner les faits. Nous parlerons ensuite du droit et de l'action que le Gouvernement a menée dans cette affaire.

La question qui est présente dans tous les esprits et qui mérite d'être traitée de façon très approfondie est la suivante : pourquoi ce navire s'est-il échoué ? Il est indispensable de rappeler les conditions dans lesquelles ce pétrolier de 275 000 tonnes entièrement neuf, appartenant à la société *Olympic maritime*, dont le siège est à Monte-Carlo et qui fait partie du groupe Onassis, s'est échoué, le 24 janvier dernier, lors du premier voyage qu'il accomplissait pour son armateur.

Le navire avait quitté Brest dans la soirée du 23 janvier. Il était heureusement vide de tout fret pétrolier, mais il n'était pas lesté. Ses soutes contenaient environ 1 200 à 1 300 tonnes de combustible qui servait uniquement à ses besoins de propulsion.

L'*Olympic Bravery*, après avoir effectué sa régulation de compas pendant la première partie de la nuit, avait mis le cap à une heure sur sa destination. Le navire se rendait en Norvège et le commandant pour économiser l'énergie, avait choisi une vitesse faible, environ cinq nœuds et demi.

Je signale à M. le président Colin que les brevets des officiers de bord et les qualifications des chefs mécaniciens ont été examinés. Les uns et les autres étaient parfaitement qualifiés.

La route prévue était la route classique qui passe suffisamment au large d'Ouessant. Si le navire avait été plus chargé, il serait sans doute passé plus loin. N'oublions pas qu'il venait de sortir de Brest. Sa dérive, qui était due au vent, aurait été sans doute plus lente. De toute façon, il a emprunté le couloir habituel.

Cependant, à zéro heure quarante-cinq minutes, le navire est tombé en panne complète d'énergie et s'est trouvé sans propulsion. Selon les déclarations qui ont été faites — je cite — « l'équipage a tenté, sans succès, de relancer sept fois la machine ». Pendant ce temps, le vent, qui était de force 8 et de secteur ouest, poussait le navire vers la côte. Le commandant du pétrolier a tenté, par deux fois, de mouiller l'ancre babord, puis l'ancre tribord, sans jamais pouvoir crocher le fond, et le navire s'est échoué sur la côte d'Ouessant à huit heures sept minutes, sans jamais, effectivement, avoir lancé de S. O. S. ou demandé l'assistance des autorités maritimes françaises. Ces dernières auraient-elles pu intervenir efficacement? La question reste posée.

L'enquête nautique qui a été ouverte le 26 janvier, soit le surlendemain, conformément aux dispositions du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, est chargée de déterminer les conséquences de l'échouement et les responsabilités qui seront, éventuellement, en cause. Cette enquête, qui se déroule normalement, est naturellement couverte par le secret de l'instruction.

Une première question technique a été posée par le président Colin : pourquoi n'a-t-on pas vidé les citernes? Le problème est effectivement délicat. Je rappelle — je me tourne vers M. Marcilhacy — que c'est seulement lorsqu'un navire est considéré juridiquement comme une épave qu'il peut y avoir une intervention extérieure. Auparavant, les opérations relatives à son sauvetage et à son renflouement incombent à son seul propriétaire. C'est le droit maritime.

M. Pierre Marcilhacy. Non !

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat. Si vous le voulez bien, nous nous expliquerons tout à l'heure sur ce point.

Je poursuis l'exposé des faits. Qu'a fait le propriétaire? Celui-ci a été invité à procéder à ce renflouement et les pouvoirs publics ont exercé sur lui une pression constante. Je précise à l'intention du président Bonnefous que celui-ci ne s'y est à aucun moment refusé.

Depuis le 27 janvier, le propriétaire du bâtiment était saisi de la lettre que voici :

« Monsieur le directeur, le pétrolier *Olympic Bravery* appartenant à votre société s'est échoué le 24 janvier 1976, vers 8 heures, sur la côte de l'île d'Ouessant. Ce navire, qui sortait du port de Brest où il vous a été livré, n'a à aucun moment quitté les eaux territoriales françaises. Les lois de police française lui sont, dans ces conditions, intégralement applicables.

« J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur certaines obligations qui en découlent pour vous. Les soutes de l'*Olympic Bravery* contiennent 1 250 tonnes de fuel n° 2 qui seraient stockées dans deux citernes centrales. Si ce combustible ne présente pas de risque immédiat de pollution, il peut en être autrement soit au cours des opérations de renflouement, soit à la suite de cassure du navire si sa situation dangereuse devait se prolonger.

« La zone dans laquelle est échoué le navire étant particulièrement sensible, une éventuelle pollution aurait des conséquences graves dont vous seriez civilement responsable. Je vous demande donc de prendre toutes dispositions immédiates efficaces pour que, quel que soit le devenir du bâtiment, sa présence sur les côtes françaises n'ait aucune conséquence en matière de pollution de la mer. »

Les autorités françaises, qui ont des dispositions à prendre, doivent être tenues régulièrement et parfaitement informées de l'évolution de la situation et de toutes les mesures envisagées pour remettre le bâtiment à flot.

Conformément aux dispositions de l'article 87 de la loi du 17 décembre 1926, le code disciplinaire et pénal de la marine marchande est applicable, en cas d'accident de mer, aux personnes même étrangères qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'infraction a eu lieu dans les eaux territoriales françaises. »

Il était précisé au propriétaire du bâtiment qu'une enquête nautique réglementaire était ouverte sur les circonstances de cet accident, que les membres de l'équipage seraient entendus et qu'ils ne devraient pas quitter Brest sans autorisation.

Cette position a été confirmée immédiatement à l'armateur par un télégramme indiquant que cette lettre était considérée comme une mise en demeure.

Il faut donc considérer la situation, d'une part, avant le 30 janvier, d'autre part, à partir du 31 janvier. Jusqu'au 30 janvier, selon les techniciens, le déséchouement du navire pouvait être raisonnablement envisagé. Un contrat classique avait été passé à cette fin avec l'armateur et l'une des plus importantes sociétés mondiales spécialisées, une société allemande, avait envoyé deux remorqueurs sur place. Il convenait impérativement, pour la réussite de cette opération, de garder les quantités de combustible nécessaires pour aider les remorqueurs pendant les opérations de déséchouement. C'est l'élément important qui va expliquer pourquoi, à cette date, les pompages n'avaient pas été effectués.

Dès cette période, les pouvoirs publics avaient demandé à l'armateur de débarquer une partie du combustible, ce que la société n'a pas estimé pouvoir faire. Il avait été également demandé à l'armateur, dès le 27 janvier, de brûler du combustible en mettant en route certains appareils auxiliaires. Comme l'a rappelé tout à l'heure le président Colin, cette opération, qui a permis d'en brûler 50 tonnes par jour, a été menée régulièrement jusqu'au 30 janvier. Mais le bateau ayant bougé ce jour-là, sous l'effet d'un coup de vent important, le compartiment machine a été envahi et cette opération précise a dû être interrompue.

Dès le 27 janvier également, pour inciter l'armateur à mener les opérations de renflouement avec diligence, on lui avait adressé la lettre dont je vous ai donné lecture.

A partir du 31 janvier est enregistrée une réaction de la société spécialisée allemande qui fait savoir que, compte tenu de l'envahissement de la machine et de la nouvelle situation du navire, les données de l'opération envisagée se trouvent complètement modifiées, qu'elle se retire et renonce à intervenir.

Alors, nouvelle incitation pressante des pouvoirs publics et nécessité de rechercher, sur le plan international, une société susceptible de déséchouer le navire et de récupérer les 1 200 tonnes de fuel oil lourd numéro 2. En effet, il s'agit d'opérations délicates, comme les intervenants l'ont tous souligné, qui demandent véritablement le concours de sociétés hautement spécialisées. Or, il en existe très peu dans le monde, quatre je crois, et en tout cas — je le reconnais devant Mme Lagatu — aucune en France.

Les travaux sont, en effet, particulièrement difficiles à mener et j'attire l'attention du Sénat à cet égard. Le fuel lourd numéro 2 — je sais que cela a été souvent présenté de façon un peu légère étant donné qu'il s'agit d'un problème technique à propos duquel, malheureusement, nous n'avons que des constatations à faire — ce fuel, dis-je, se présente à température normale, comme l'a exposé le président Colin, sous un aspect pâteux. Aussi est-il à peu près impossible de le pomper s'il n'est pas réchauffé au préalable à une température de l'ordre de soixante degrés. Il est inutile de souligner le caractère à peu près impossible de l'opération dans les circonstances où se trouvait le bateau.

D'autre part, le débarquement directement à terre de ce fuel n'aurait pas été possible techniquement en raison notamment de la longueur trop importante de flexibles — là j'entre quelque peu dans les détails — à mettre en place. Troisièmement, malgré un temps relativement favorable — sur les quarante jours qui ont séparé l'échouement de la rupture du bâtiment, on a compté douze jours consécutifs pendant lesquels la houle était inférieure à un mètre — c'est-à-dire pendant tout le mois de février et jusqu'au 12 mars, deux sociétés seulement ont répondu à l'appel qui avait été lancé. Elles ont dépêché sur place des experts, d'une part, pour rechercher, avec le concours

des meilleurs spécialistes, une solution à un problème qui était pratiquement sans précédent, car elles manquaient d'expérience dans ce domaine, d'autre part, pour tenter d'établir malgré tout un programme d'intervention. Finalement, une seule entreprise s'est déclarée prête à réaliser une opération de pompage. Il s'agit d'une société hollandaise qui s'est montrée, il faut bien le dire, très réservée sur les chances de succès et qui n'a finalement accepté de signer un contrat que le 12 mars.

Or, c'est précisément dans la nuit du 12 au 13 mars qu'est intervenue la cassure du navire à la suite d'une nouvelle tempête particulièrement violente à l'issue de laquelle on a constaté l'enfoncement de la partie arrière, ce qui a encore compliqué les opérations et provoqué — autre aspect du problème — la révision du contrat signé le matin même.

Un début de pollution étant constaté, le plan Polmar, dont les responsables avaient été alertés, fut déclenché dès le 15 mars pour lutter contre la pollution à la fois en mer et sur le rivage.

Depuis cette date, sur l'insistance des pouvoirs publics, l'armateur a conclu un nouveau contrat avec la société hollandaise, laquelle a réussi à colmater les fuites par lesquelles s'écoulait lentement le combustible. Le travail se poursuit — je vous livre les nouvelles les plus récentes, qui datent de ce matin — dans des conditions toujours difficiles pour extraire le fuel qui reste dans les soutes, en dépit des risques considérables encourus. Toutefois, on peut reconnaître qu'une étape importante a été franchie au cours de la journée du samedi 10 avril avec la pose de vannes spéciales apportées par hélicoptère et mises en place par les plongeurs appartenant à cette société.

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

— 7 —

BIENVENUE A LORD LANSDOWNE

M. le président. J'ai le plaisir d'informer le Sénat de la présence dans la tribune de lord Lansdowne, membre du Conseil privé de Sa Majesté la reine d'Angleterre et président de l'association France - Grande-Bretagne.

Lord Lansdowne est le petit-fils du marquis de Lansdowne qui, en 1904, négocia l'entente cordiale avec Delcassé et Paul Cambon.

Pendant la dernière guerre, à laquelle il participa très brillamment, lord Lansdowne fut en particulier, en 1940, l'adjoint britannique du général Leclerc lors de l'opération de Koufra. Il se fit ensuite parachuter en France et participa avec une remarquable efficacité aux actions des résistants de Saône-et-Loire.

Au nom de notre assemblée tout entière, je souhaite la bienvenue à lord Lansdowne et je lui adresse l'expression la plus cordiale des liens d'amitié qui nous unissent à son pays. (*Applaudissements.*)

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement tient également à saluer la présence de lord Lansdowne et il se réjouit de ces instants qu'il consacre aux institutions parlementaires françaises.

— 8 —

ECHOUEMENT D'UN PETROLIER A L'ILE DOUESSANT

Suite de la discussion de questions orales avec débat.

M. le président. Nous reprenons la discussion des questions orales avec débat jointes de M. André Colin (n° 195), de M. Edouard Bonnefous (n° 200), de M. Georges Lombard (n° 201) à M. le secrétaire d'Etat aux transports et de Mme Catherine Lagatu (n° 210) à M. le ministre de la qualité de la vie, sur l'échouement d'un pétrolier à l'île d'Ouessant.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat pour la suite de son exposé.

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur. Je vais aborder maintenant la troisième grande question posée par tous les intervenants : pourquoi a-t-on tardé — pour reprendre leur expression — à déclencher le plan Polmar ? Pour répondre à cette question, là encore il faut distinguer deux phases : avant la rupture du navire, c'est-à-dire avant le 13 mars 1976, et après cette rupture.

Avant la rupture du navire, aucune pollution n'a été constatée. Pendant cette période, je vous le rappelle, les administrations concernées, en liaison avec l'armateur, ont fait ce qu'il était possible de faire, soit pour tenter de renflouer le navire, soit pour vider ses soutes du carburant de route qui s'y trouvait. Mais il est clair que ces actions ne relèvent pas du plan Polmar, ce qui ne veut pas dire pour autant que rien n'a été fait.

Je vous rappellerai que le plan Polmar, par définition, a pour objet de lutter contre la pollution quand celle-ci a lieu. Il est envisagé, dans ce dessein, plusieurs modalités d'intervention.

En mer — et je vais rejoindre ce qu'a dit tout à l'heure le président Colin — il prévoit l'attaque des nappes d'hydrocarbures avec les moyens connus et disponibles.

A cet égard, les stocks de produits dispersants constitués depuis plusieurs années s'élevaient actuellement, en France, à 3 000 tonnes et représentent une valeur de 9 millions de francs. Ils sont répartis le long du littoral et mis à la disposition des bâtiments de la marine marchande, des remorqueurs et des bateaux de guerre légers, ainsi que des affaires maritimes. Chaque navire est muni de rampes d'épandage, qui permettent de répandre les dispersants sur les nappes après avoir naturellement procédé à une reconnaissance aérienne systématique car, pour que le système soit efficace, il faut que la nappe soit repérée exactement.

En outre, il existe vingt kilomètres de barrages flottants qui représentent dix millions de francs ; ils ont été acquis récemment et sont régulièrement reconstitués. Quel est l'utilité de ces barrages ? Ils servent avant tout à préserver les zones particulièrement sensibles ; on les a déjà essayés pour protéger les zones d'ostréiculture.

Je dois préciser à l'intention de Mme Lagatu qu'on est loin de la situation qui existait au moment du terrible accident du *Torrey Canyon*.

En revanche, il importe, lorsque la pollution atteint malheureusement le rivage, de procéder au nettoyage mécanique des côtes en recueillant les hydrocarbures dans des fosses provisoires pour, ensuite, les évacuer. Il s'agit à ce moment-là, de nettoyer les roches et les plages de la façon la plus fine, la plus précise — là, je tiens compte de l'argument avancé par M. Bonnefous — à l'aide de produits aussi peu nocifs que possible sur le plan écologique.

M. Edouard Bonnefous. Ce n'est malheureusement pas exact !

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat. Je rejoins vos inquiétudes. Ce qui est exact, c'est que cette observation a été retenue.

On essaie depuis relativement peu de temps d'améliorer les produits afin de les rendre plus efficaces sans présenter tous les inconvénients qui ont été signalés, à savoir qu'il ne faudrait pas que le remède engendre un mal aussi redoutable que celui que l'on cherche à combattre.

L'objet du plan Polmar est donc de lutter contre une pollution lorsque celle-ci s'est produite.

En revanche, je tiens à souligner — je réponds là à M. Georges Lombard — que dans ce qu'il convient d'appeler la phase « pré-alerte Polmar », tous les moyens répertoriés à ce plan avaient été rassemblés à Brest.

En outre, dès le 24 janvier, un navire de la marine muni de rampes d'épandage et disposant de produits dispersants avait effectué une reconnaissance sur place — il était prêt à intervenir — mais il n'avait constaté aucune pollution.

J'en arrive maintenant au stade de la rupture du navire.

Après la rupture, on peut dire avec simplicité, se basant uniquement sur les faits, sans témoigner de l'auto-satisfaction ou faire du sentiment, que tout a été parfait et que, véritablement, tous les objectifs ont été atteints.

On peut affirmer que lorsque le Plan Polmar a été déclenché, il a permis de restreindre les effets de la pollution et d'en limiter l'extension.

Je voudrais citer deux chiffres au Sénat, car ils ont leur importance et il ne s'agit pas du tout de dissimuler quoi que ce soit. L'extension de la pollution a été limitée à 800 mètres environ de littoral, dont 60 mètres de plage seulement, sur les quarante et un kilomètres que représente le pourtour de l'île d'Ouessant. En outre, le littoral continental a été totalement épargné.

Je voudrais, tout en reconnaissant à la fois la gravité du problème qui nous est posé, l'importance que présentent et les risques que font courir de tels accidents, qui peuvent effectivement avoir des aspects dramatiques, je voudrais, dis-je, que par ces chiffres on ramène la pollution à sa juste proportion.

Je crois qu'il est inexact de dire que le plan Polmar a été déclenché tardivement et, surtout, qu'il n'a pas été appliqué. Son intervention alors qu'aucune pollution ne s'était encore manifestée eût été sans objet. Dès que la pollution a été constatée, tout a été mis en œuvre et, dans les jours qui viennent, tout sera fait pour qu'au début de la prochaine saison estivale il n'y ait véritablement plus aucune trace.

C'est là un point sur lequel je ne suis pas d'accord avec le président Bonnefous, dont je rejoins, en général, les analyses et l'esprit dans lequel il les formule.

A mon avis, le rôle des militaires est nécessaire. Les soldats du contingent, qui sont associés à des grandes causes nationales, comme éteindre les incendies de forêts ou participer à la lutte contre certains fléaux ou séismes, doivent pouvoir participer à ces actions dans l'intérêt de tous.

Certes, madame Lagatu, des mesures doivent être prises en faveur de ceux qui ont donné l'exemple et qui ont manifesté leur sens du devoir. Elles sont d'ailleurs à l'étude. En tout état de cause, je communiquerai à mon collègue le ministre de la défense les suggestions que vous avez présentées à ce sujet.

En revanche, Mme Lagatu fait erreur lorsqu'elle déclare que le plan Polmar n'est qu'artisanal. Il est vrai qu'aucun pays au monde n'a pu, jusqu'à présent, mettre véritablement au point, de façon totalement satisfaisante et efficace, toutes les techniques et tous les matériels qui permettraient de combattre la pollution de la mer par hydrocarbures. S'il est exact que, dans le domaine des dissolvants, des recherches sont en cours pour améliorer les produits, en revanche, les techniques et les matériels n'offrent pas encore des possibilités suffisantes, surtout eu égard aux pollutions qui pourraient se produire demain. Des situations comme celles qui ont été rencontrées après l'accident de l'*Olympic Bravery* exigeraient sans doute la mise en œuvre simultanée de différents moyens très hautement spécialisés, qu'il sera — ne nous faisons pas d'illusions — très difficile de réunir dans un seul pays.

C'est là un des domaines où la coopération internationale est indispensable et il ne faut pas avoir honte du tout de le proclamer. C'est dans cette direction que les efforts du Gouvernement français doivent être orientés. Cela vaut mieux que d'imaginer, mus par une espèce de vanité nationale, que nous saurons trouver nous-mêmes la réponse à ces problèmes.

Là, la coopération internationale, en particulier avec les nations maritimes, accoutumées à ces problèmes, doit être recherchée et intensifiée, car c'est grâce à une telle coopération que pourront être trouvées des solutions.

Celle qui se pratique, à l'heure actuelle, entre la Marine Nationale française et une société hollandaise, qui a été choisie après une large consultation au niveau international, donne une leçon et un exemple à suivre pour l'avenir.

Cette collaboration internationale doit être recherchée. Tant que l'on n'y sera pas parvenu et que l'on n'aura pas essayé de faire progresser, dans ce domaine, un certain nombre de pays préoccupés par ces mêmes problèmes, le plan Polmar restera nécessaire. Même si le risque encouru par les régions menacées est international, au moins le plan Polmar apportera-t-il une réponse nationale en attendant les fruits de cette coopération.

Une autre question se pose : que va devenir la commune d'Ouessant ? Vers qui va-t-elle se retourner pour obtenir réparation des dommages causés sur son territoire et quelles sont les responsabilités encourues ?

J'ai précisé à l'instant la dimension de la pollution. Je dirai que la commune n'a subi aucun dommage, à l'exception d'un chemin communal non goudronné qui a été détérioré et qui vient d'être remis en état grâce aux moyens militaires mis en œuvre à l'occasion des opérations que je viens de décrire.

Je souligne en passant que la commune a participé à cette bonne volonté générale en mettant à la disposition de l'autorité militaire une maison communale pour loger une partie des hommes et des cadres qui travaillaient sur place.

Un certain nombre de propriétaires privés ont subi un préjudice à l'occasion du creusement de fossés ou de tranchées sur leur propriété pour stocker, à titre provisoire, les hydrocarbures récupérés. Des procédures permettront à tous les habitants d'Ouessant qui auront subi, dans cette affaire, un préjudice certain, de faire valoir leurs droits à indemnisation intégrale dans les délais les plus brefs, en s'adressant, par l'intermédiaire du préfet, à l'Etat.

A cet égard, je précise que la mise en place du plan Polmar se traduit déjà par des dépenses relativement importantes, de l'ordre de trois millions de francs, qui seront supportées par l'Etat, à charge pour celui-ci, comme l'a dit tout à l'heure le président Bonnefous, de se retourner contre l'armateur dont la responsabilité, au stade actuel de l'enquête, ne fait aucun doute.

Comme l'a également souligné le président Bonnefous, l'armateur du navire a adhéré au plan « Tovalop », entré en vigueur en 1969. Il s'agit d'une mutuelle alimentée par des cotisations assises sur le tonnage des navires. Elle a confirmé son intention d'indemniser l'Etat français de la totalité des dépenses occasionnées par les opérations d'épuration et la réparation des dommages effectivement survenus depuis le 24 janvier dernier.

Quel est l'état d'avancement des travaux de récupération, arrêté au mardi 13 avril à douze heures ? Cela intéressera le Sénat.

Conformément aux décisions prises lors d'une réunion tenue à Brest, le vendredi 9 avril, en présence des représentants des administrations concernées, de ceux de l'armateur et de ses assureurs, les équipes de plongeurs spécialisés chargées de l'opération ont procédé à la pose de vannes et de raccords de tuyaux permettant de brancher, le moment venu et au-dessus du niveau de la mer, des manches de pompage en vue de la récupération du produit.

Mais ces travaux ont dû être interrompus le dimanche 11 avril, en fin de matinée, le chef des opérations ayant regagné Rotterdam pour préparer la phase de pompage proprement dite.

Le navire atelier, qui se trouve actuellement à Brest, va recevoir plusieurs générateurs de vapeur et diverses pompes partis de Rotterdam à bord de deux gros camions porteurs.

La société hollandaise procède au renforcement des équipes en place — douze personnes spécialisées — afin de poursuivre demain, mercredi 14 avril, en profitant de la grande marée, la mise en place des compléments de tuyauterie destinés à permettre le raccordement des cuves au dispositif de réchauffement.

Donc, en principe, et malgré des conditions météorologiques que l'on signale aujourd'hui se dégradant légèrement — houle d'ouest et de nord-ouest qui atteindrait deux mètres — les opérations de pompage proprement dites pourraient intervenir samedi prochain 17 avril.

Parallèlement, il a été rappelé par l'autorité préfectorale, après avis de la commission interministérielle de lutte contre les pollutions, exprimé lors d'une réunion qui s'est tenue à Paris hier, lundi 12 avril, que ces opérations de pompage, qui demeurent, en toute hypothèse, très délicates, devraient être accompagnées d'un dispositif de ramassage mécanique, et chimique naturellement, de la pollution afin de parer à toute éventualité en mer et à terre au moment de ces opérations.

Il convient d'ajouter, pour faire le point du traitement des produits pollués déjà récupérés et entreposés dans des fosses créées à cet effet sur l'île d'Ouessant, que les entreprises compétentes pour l'enlèvement des déchets et leur transfert dans une station de dégazage viennent de faire connaître au préfet du Finistère les conditions et le coût des opérations qui seront exécutées à très bref délai.

J'aborderai maintenant une question importante, évoquée par la plupart des orateurs : quelles mesures peuvent être prises pour éviter le renouvellement de tels accidents ? Comme j'ai cherché à vous l'expliquer pendant cette intervention, il importe de mesurer très exactement que, en l'état actuel des techniques de lutte contre les pollutions par hydrocarbures en mer, les facteurs « limitants » sont beaucoup plus à rechercher dans l'insuffisante efficacité des moyens matériels existants, et même imaginables dans l'immédiat, que dans les structures d'intervention.

Le plan Polmar organise la coordination des opérations de lutte dans de bonnes conditions mais, comme je vous le disais à l'instant, ne peut faire appel qu'à l'arsenal des moyens inventés jusqu'à présent dans tous les pays du monde. Or cet arsenal — reconnaissons-le — ne comporte pas de remède miracle.

Au risque de me répéter, mais c'est très important, tant que nous n'aurons pas fait des progrès plus nets dans le domaine des produits dispersants, je pense, comme le président Bonnefous, qu'il existe encore trop de contradictions écologiques pour les utiliser de façon systématique et trop étendue.

Les barrages, autre moyen mis à disposition par le plan Polmar, ne peuvent être utilisés efficacement que pour la protection de plans d'eaux calmes, ce qui en restreint considérablement, dans cette région, l'utilisation.

Les moyens de pompage et de récupération en surface n'ont d'utilité que dans la mesure où les citernes de récupération peuvent être trouvées et acheminées rapidement sur place, ce qui poserait d'énormes problèmes dans l'hypothèse de déversements massifs, de l'ordre de dizaines de milliers de tonnes à la fois.

Il reste qu'à l'évidence toute amélioration de l'organisation de la lutte peut être poursuivie, de façon que l'utilisation des moyens existants soit assurée dans de bonnes conditions. A cet égard, on étudie à l'heure actuelle la formation de groupes de techniciens qui pourraient, à un moment donné, sous forme de « commandos », améliorer la mise en place de telle ou telle de ces installations.

Je crois — et je rejoins les interventions de M. le président Bonnefous et de M. Marcilhacy — que les véritables solutions à terme seront dans des mesures internationales de prévention tendant à modifier le droit maritime et à lutter, comme l'ont dit tous les orateurs, contre les pavillons de complaisance, dénoncés à juste titre.

Il est bien évident, madame Lagatu, que, quelles que soient vos intentions et votre ligne directrice, le règlement d'un tel problème ne dépend pas de la seule volonté du Gouvernement français, même si celui-ci est bien décidé à s'engager dans une telle voie. Elle dépendra, comme l'a dit M. Marcilhacy, de la coopération internationale.

C'est la raison pour laquelle, parmi tous ceux vers qui étaient dirigées ces questions — aussi bien M. le Premier ministre que M. le secrétaire d'Etat aux transports, M. le ministre de la qualité de la vie — M. le ministre des affaires étrangères avait symboliquement sa place en cet instant.

Sur l'activité scandaleuse qui se fait sous pavillon de complaisance, notre opinion ne peut être que commune. Cette activité sous pavillon de complaisance entraîne une distorsion de concurrence fondée sur la sous-rémunération du facteur travail, ainsi que sur les économies externes réalisées par le transfert du coût des responsabilités vis-à-vis des tiers.

Là aussi, il faut mener une action tout à fait nouvelle, car une mutation profonde est en train de se dessiner, mais il faut l'activer et essayer de lui donner sa portée réelle.

En effet, l'utilisation des pavillons de complaisance présente, par son développement, par l'importance insidieuse qu'elle a su gagner au cours de ces dernières années, un phénomène qui est à la fois des plus nuisibles et des plus dangereux pour des pays comme la France, dont le choix, dans ce domaine, a été inverse.

Je tiens à dire de la façon la plus précise que le Gouvernement français s'efforce de jouer un rôle de premier plan dans la lutte contre les pavillons de complaisance. Je vous rappellerai qu'il a été à l'origine de la constitution d'un groupe au sein de l'O. C. D. E., qui vient d'être reconduit avec extension de son mandat à la recherche d'une formulation de propositions d'action.

Certes, au niveau international également, la France se doit d'agir de concert avec les Etats voisins. Il serait difficile — et là, c'est au juriste que je m'adresse en répondant à M. Marcilhacy — d'interdire l'accès des seuls ports français aux navires battant pavillon de complaisance, sous peine, évidemment, de détournement de trafic. De plus, comme la plupart des flottes de complaisance se livrent au transport des hydrocarbures, une interdiction d'accès aux ports français perturberait l'activité des ports pétroliers du pays ainsi que son approvisionnement énergétique.

Au niveau national, la seule action possible concerne la sécurité dans les ports et les eaux territoriales ainsi que la protection contre les sinistres qui pourraient résulter du mauvais état des navires.

Des instructions ont été données dans ce sens aux directions régionales des affaires maritimes, précisant, en particulier, qu'une attention doit être portée à l'état des navires sous pavillon de complaisance touchant les ports français avant que l'autorisation de prendre la mer ne leur soit donnée, conformément aux conventions internationales en vigueur.

M. Pierre Marcilhacy. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Marcilhacy, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Pierre Marcilhacy. Je ne voudrais pas qu'on interprêtât mal mon propos de tout à l'heure. Je n'ai pas dit qu'il fallait fermer les ports français aux navires battant pavillon de complaisance. Il y aurait d'ailleurs beaucoup à dire sur cette notion.

J'ai dit que, si nous devons parvenir à une réglementation internationale, il faudrait que, par accord international, les pays qui commercent et qui ont des moyens d'action conviennent de fermer leurs ports aux navires qui ne se soumettraient pas à cette réglementation.

Dans mon esprit, il n'est pas question pour la France de faire cavalier seul en la matière. Ce serait un désastre et ce serait, de surcroît, totalement inefficace.

M. Pierre-Christian Taittinger, secrétaire d'Etat. Je vous remercie de votre interruption car, en précisant ainsi votre pensée, vous me permettez de confirmer mon parfait accord avec vous sur ce point.

C'est au plan international que l'action de la France apparaît devoir être plus efficace à terme.

Je vous rappellerai qu'au niveau de la Communauté économique européenne le Gouvernement français compte saisir ses partenaires de propositions d'action tendant à ce qu'une politique commune des Neuf soit mise en œuvre dans ce domaine.

Je rappellerai aussi l'action de l'O. C. D. E. dont je vous ai déjà parlé.

Enfin, la délégation française à la commission des transports maritimes de la conférence des Nations unies pour le commerce et le développement — C. N. U. C. E. D. — a systématiquement insisté, avec un résultat positif, dès la conférence de la C. N. U. C. E. D. à Santiago du Chili, pour qu'une distinction soit faite, dans tous les textes concernant l'aide au développement en matière maritime, entre les pays en voie de développement en général et ceux d'entre eux qui accueillent des flottes de complaisance.

L'accent mis avec insistance sur la singularité de certains pays en voie de développement a rendu possible, en 1974, lors de la sixième session de la commission des transports maritimes de la C. N. U. C. E. D., l'adoption d'une résolution concernant le lien réel entre l'Etat et le pavillon. Je pense que M. le président Colin connaît bien cette question.

Le résultat de cette étude devrait permettre ultérieurement à la délégation française à la C. N. U. C. E. D. de demander que soient envisagées, au niveau de cette instance internationale, les mesures propres à obliger les Etats concernés à prendre réellement leurs responsabilités, en particulier dans le domaine du respect des conventions internationales par les navires battant leur pavillon.

L'action de la France dans les organisations internationales a été, je crois qu'il est possible de le dire, déterminante pour la prise de conscience d'un problème que de nombreux Etats préfèrent ne pas soulever. Dans sa phase actuelle, cette action s'oriente vers la recherche et l'adoption, au niveau mondial, de mesures concrètes.

Il serait irréaliste d'attendre des résultats immédiats en la matière alors que les flottes naviguant sous pavillon de complaisance, soutenues par les intérêts financiers de grands pays développés, tiennent la tête, sur le plan mondial, quant à l'importance du tonnage. Mais l'action entreprise — c'est certain — a porté ses fruits, en amenant les principaux pays pratiquant l'immatriculation sous pavillon de complaisance à améliorer, ce que certains d'entre vous ont demandé, les critères de sécurité et de qualification des équipages des navires utilisant leur pavillon. C'est sur ce seul point qu'un progrès véritablement été réalisé.

Je tiens à vous dire que je partage l'émotion et l'anxiété que les différents intervenants ont manifestées dans leurs exposés et leurs questions.

Il ne faut pas se cacher que la pollution des mers reste un problème très grave. Dans la circonstance présente, les services administratifs ont mis en œuvre tous les moyens existants en l'état actuel des techniques pour limiter les effets de la pollution. Mais il est bien certain, je vous l'ai indiqué au cours de cet exposé, que personne ne dispose aujourd'hui des moyens techniques permettant de faire face à une pollution de grande ampleur.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement, à la suite de l'expérience que nous venons de vivre, a décidé d'intensifier l'effort entrepris depuis plusieurs années pour développer les techniques portant aussi bien sur l'utilisation des produits chimiques que sur le recours à des moyens mécaniques qui ne présenteraient plus aucune contre-indication écologique; il poursuivra les négociations menées sur le plan mondial pour que soit mis en place un dispositif juridique efficace qui permettrait notamment de sanctionner valablement ceux qui recourent à des pratiques contraires aux règlements internationaux et qui polluent, jusqu'à maintenant impunément, les océans du monde entier.

C'est dans cette direction que nous devons faire aller notre action. La leçon que nous avons reçue au cours de ces dernières semaines doit nous servir d'exemple et nous inciter à rechercher des moyens nouveaux. (*Applaudissements.*)

M. André Colin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. André Colin pour répondre au Gouvernement.

M. André Colin. Monsieur le secrétaire d'Etat, je me dois tout d'abord de vous remercier sincèrement de l'effort que vous avez fait pour répondre, dans votre exposé, à tous ceux de nos collègues qui, avec moi, vous avaient interrogé sur les moyens mis en œuvre par le Gouvernement et par l'administration pour éviter que l'échouement d'un navire à Ouessant ne se transforme en désastre.

Après ces remerciements sincères, je dois vous dire, avec la même franchise, qu'à la fin de ce débat mes craintes actuelles sont aussi vives que celles que j'ai exprimées dans l'exposé que j'ai eu l'honneur de faire devant le Sénat.

Premièrement, lors de l'accident de l'*Olympic Bravery*, nous nous trouvions en présence d'un désastre d'un type tout à fait nouveau. Il ne s'agissait pas d'une pollution due à la fuite d'une cargaison, mais d'une pollution résultant de l'échouement d'un navire et de la fuite de ses soutes. Alors, en cette affaire, n'évoquons pas seulement les difficultés d'une définition d'un droit maritime international; ces difficultés n'ont rien à voir avec le problème qui nous occupe. Le navire ne se trouvait pas dans les eaux internationales; il ne se trouvait même pas dans les eaux territoriales: il était sur notre côte, sur nos rochers — vous savez très bien que l'île d'Ouessant, quoique séparée du continent par une vingtaine de kilomètres, fait partie du territoire métropolitain. Que l'on n'évoque donc pas les difficultés du droit maritime international, cela risque de créer une confusion.

Deuxièmement, je me dois de prendre acte, après votre intervention, qu'effectivement, sur le plan du droit, l'armateur n'a jamais été mis en demeure de vider ses soutes.

Mme Catherine Lagatu. Absolument!

M. André Colin. Vous avez lu à la tribune le texte de la lettre de M. l'administrateur des affaires maritimes de Brest, lettre dont j'avais moi-même apprécié la qualité au cours d'une réunion qui s'est tenue à Brest à l'initiative du sous-préfet.

Je puis vous dire, puisque l'occasion m'en est fournie, qu'au cours de cette réunion l'armateur et son conseil ont déclaré que cette lettre ne constituait en aucun cas pour eux une mise en demeure. Donc, juridiquement, ils n'étaient pas tenus de vider les soutes du navire. Ils ne pensaient — je crois l'avoir indiqué — qu'à renflouer le bâtiment.

Vous avez fait allusion à l'intervention de très nombreuses sociétés, d'abord allemandes, puis hollandaises, qui sont venues tourner dans l'île. C'est vrai. Il s'agissait de sociétés de sauvetage qui tentaient de renflouer le navire et non pas de vider ses soutes.

Que l'armateur voulait alors sauver son bâtiment, c'est certain. Mais à partir du 30 janvier — c'est la date-clé — quand le compartiment des machines a été envahi par l'eau, les gens de bons sens, les gens raisonnables savaient parfaitement qu'il n'y avait qu'une chose à entreprendre, vider les soutes.

Mme Catherine Lagatu. Absolument!

M. André Colin. En effet, même renfloué, le navire ne pourrait plus utiliser les réserves contenues dans ses soutes pour la propulsion et l'alimentation de ses machines, puisque celles-ci avaient été noyées.

Troisièmement, était-il réellement possible de vider les soutes du navire, c'est-à-dire de chauffer le mazout et de le pomper? Sincèrement, je le crois. S'il en était autrement, si aucune société ne pouvait, entre le 1^{er} février et le 13 mars, chauffer et pomper 1 000 tonnes de mazout, ce serait à désespérer! Mais a-t-on réellement cherché une société susceptible de réaliser cette opération? Je ne l'ai pas entendu dire.

Une petite entreprise locale de dimensions artisanales affirmait avoir les moyens de chauffer le mazout; si on lui donnait les moyens d'aller en Norvège, elle ramènerait, avec le concours de la société avec laquelle elle était en relations, le moteur destiné au pompage. Il suffirait de placer à quelque cinquante mètres un petit pétrolier dans lequel on reverserait le mazout pompé dans le grand.

Peut-être fallait-il exercer le droit de réquisition sur des moyens existants sur le plan local ou national. Y a-t-on pensé?

J'en ai dit suffisamment. Ces propos, il était de mon devoir de les tenir, non pas tellement pour chercher des responsabilités, le problème n'est plus là, mais pour qu'il soit clairement affirmé — ce dommage pouvant à nouveau survenir — qu'il y avait quelque chose à faire. Nous devons être certains que si un tel accident se reproduit on ne nous répondra plus que chacun a fait tout ce qu'il a pu et que la catastrophe n'est due qu'à l'infortune, au hasard, à l'aventure, que c'est là le drame de la mer. Non! Contre le hasard, contre l'infortune, contre le drame de la mer, il n'est pas certain qu'aient été mises en œuvre toute la force et toute l'intelligence des hommes! (*Applaudissements.*)

M. Edouard Bonnefous. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bonnefous pour répondre au Gouvernement.

M. Edouard Bonnefous. Certes, monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous avez répondu avec toute votre bonne volonté. Mais je partage l'opinion de mon ami M. Colin: nous n'avancions pas!

En 1967, en 1969, j'ai interpellé les gouvernements successifs sur cette question. Je constate aujourd'hui que si les gouvernements changent, les paroles restent strictement les mêmes.

Après avoir cité les propos de MM. Chamant et Fouchet, je vous citerai ceux de M. Bettencourt, alors ministre délégué, qui, le 16 décembre 1969, déclarait ici même: « Les deux marées noires que nous avons eu à subir ont montré qu'il était indispensable d'améliorer les circuits d'informations » — cela ne manque pas d'ironie — « et de centraliser les résultats des observations opérées en mer.

Enfin, les moyens de lutte et toute l'infrastructure nécessaire à l'intervention, aussi bien en mer que sur terre, doivent être prévus. » Je pourrais vous lire de nombreux textes de ce genre; mais je préfère ne pas insister.

Que signifient de tels propos? Eh bien, surtout, que l'on est décidé à ne rien faire du tout! Vous nous avez d'ailleurs démontré avec précision, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous n'avions pas les moyens d'agir et que nous ne les aurions pas, que, par ailleurs, nos interventions sur le plan international étaient dépourvues d'effet, que nous n'étions pas entendus. Cependant, avez-vous dit, nous les poursuivrons.

Mais, dans le même temps, nous continuons de construire des pétroliers de 500 000 tonnes, tout en nous refusant à prendre les mesures réclamées par M. Marclhacy, et que j'approuve, notamment interdire à ceux qui ne respectent pas le droit de la mer l'entrée de nos ports. Même si une telle interdiction devait nous amener à des sacrifices, ces derniers seraient moins pénibles que ceux qui nous sont actuellement imposés.

A propos des soldats, je maintiens ma position, malgré ce que vous nous avez dit. Je considère que l'armée française

n'est pas chargée de réparer les dégâts causés par des compagnies étrangères qui cherchent, avant tout, à réaliser des profits. Il y a une différence considérable entre faire intervenir l'armée française quand il se produit un cataclysme national et l'utiliser pour permettre à un certain nombre de pollueurs de continuer à polluer parce qu'ils y trouvent leur bénéfice. C'est sur ce point que je me suis indigné, non sur le principe de l'utilisation de l'armée, mais sur l'utilisation qui en est faite dans les circonstances présentes.

Je suis bien obligé de faire la constatation suivante : 1967, 1969, 1976, les gouvernements sont pleins de bonne volonté, mais leur inefficacité totale est démontrée. Les accidents se multiplieront jusqu'à ce qu'ils deviennent si dramatiques qu'ils provoqueront une révolte de l'opinion.

M. Pierre Marcilhacy. Très bien !

Mme Catherine Lagatu. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme Lagatu pour répondre au Gouvernement.

Mme Catherine Lagatu. Monsieur le secrétaire d'Etat, je prends volontiers acte des promesses faites quant au nettoyage de l'île et à l'indemnisation des habitants qui auraient subi des préjudices. L'avenir nous dira bientôt si elles ont été tenues.

En réalité, votre intervention n'infirmes en rien nos déclarations. Je reste intimement persuadée que le Gouvernement n'est pas intervenu à temps. Or, il faut, en certaines circonstances, savoir prendre des décisions seul.

Je prétends que la convention de Bruxelles de 1969 nous donnait les moyens d'intervenir, à moins que, pour le Gouvernement français, elle n'ait aucune valeur. Dans ce cas, il faudrait nous le dire.

En 1967, lors de la catastrophe du *Torrey Canyon*, la Grande-Bretagne a su prendre, seule, une série de décisions. Elle a, par exemple, fait couler l'épave alors que la jurisprudence internationale ne lui en donnait pas le droit, et pour être sûre d'être indemnisée, elle a saisi deux bateaux appartenant à la compagnie alors que, juridiquement, elle n'y était pas autorisée.

C'est peut-être à la suite de ces décisions « audacieuses » que les conventions de Bruxelles ont avancé et ont permis d'intervenir car nous pouvions intervenir.

Vous venez de dire qu'il n'y a pas, pour le moment, de réponses techniques satisfaisantes à la lutte contre la pollution. A-t-on fait tout ce qu'il fallait pour obtenir ces réponses techniques ?

Loin d'être hostiles à une coopération internationale dans ce domaine, nous la souhaitons, mais pour qu'il y ait coopération, il faut que notre pays apporte sa participation propre. Or, dans l'état actuel des choses, nous n'avons rien à apporter dans le domaine de la recherche, qui est encore balbutiante, ni dans celui de l'équipement des bateaux.

Par contre, l'avenir nous préoccupe. Nous pensons que des actions de recherche sont impérieuses et urgentes. Je rappelle ce que tous les techniciens et savants disent : avant quinze ans, s'il n'y a pas d'intervention, la mer Méditerranée sera une mer morte et ce sera un signal d'alarme à la fois pour l'océan Atlantique et pour la Manche.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

En application de l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 9 —

QUESTIONS ORALES (suite).

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses aux questions orales sans débat.

NUISANCES SUBIES PAR LES COMMUNES RIVERAINES DE L'AÉROPORT D'ORLY

M. le président. La parole est à M. Colin, pour rappeler les termes de sa question n° 1724.

M. Jean Colin. Depuis le 1^{er} janvier 1976, un changement important est intervenu en ce qui concerne le décollage des avions, face à l'Ouest, à partir de l'aéroport d'Orly. Ce changement a causé une grave perturbation localement, et plus spécialement dans la commune que j'administre.

Je souhaiterais savoir de M. le secrétaire d'Etat aux transports quels sont les motifs qui ont pu conduire à une décision que j'estime particulièrement inopportune.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur Colin, je pense avoir déjà répondu à cette question de différentes façons. En effet, depuis plusieurs mois, vous êtes intervenu sur ce sujet, par lettre ou par questions écrites et il vous a toujours été répondu.

Votre dernière intervention date du 20 février. Ensuite, vous avez été reçu, d'abord par un conseiller technique de mon cabinet le 23 février, puis avec tout le conseil municipal de Longjumeau par mon directeur de cabinet le 3 mars. Je vous ai ensuite répondu moi-même dans une lettre datée du 9 mars.

Je ne peux que vous renouveler les termes de cette dernière lettre : « La décision de dévier la trajectoire n'a été prise qu'après une large concertation avec le préfet de l'Essonne. C'est lors d'une réunion tenue à la préfecture d'Evry au mois d'octobre 1974 qu'une préférence s'était dégagée en faveur de la mesure appliquée actuellement et que les actions avaient été entreprises par les services concernés. »

Tels sont bien les termes de la réponse que je vous ai adressée.

Je puis ajouter aujourd'hui que le virage qui implique la nouvelle trajectoire se fait normalement au-delà de Longjumeau et qu'il ne devrait pas y avoir d'augmentation du niveau sonore pour la ville.

Cependant, je suis sensible à l'argument selon lequel, du fait de suivis défectueux de la trajectoire de référence par les pilotes, la ville de Longjumeau verrait s'accroître notablement la gêne subie.

Comme on vous l'a déjà dit, des dispositifs de mesures ont été installés : un système de contrôle du suivi des trajectoires et d'identification des aéronefs ; à Longjumeau même, trois points de mesure du bruit.

J'ajouterai que la localisation des points de mesure du bruit a été décidée voilà deux semaines environ, en accord avec les représentants de la municipalité de Longjumeau.

Il me semble opportun, dans un premier temps, de s'attacher à faire respecter plus scrupuleusement par les pilotes les trajectoires de référence. Le système décrit ci-dessus permettra d'effectuer un contrôle très précis en étroite concertation avec votre municipalité.

Cependant, si, dans quelques semaines, au vu de ces mesures, il s'avère que les nuisances sur la ville atteignent un niveau nettement supérieur à celui qui régnait avant le 1^{er} janvier 1976, je serai prêt à réexaminer avec vous les trajectoires de référence de manière à épargner précisément les quartiers habités de Longjumeau.

Tels sont les éléments de réponse que je puis apporter à votre question, monsieur Colin.

M. Jean Colin. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Jean Colin.

M. Jean Colin. Monsieur le secrétaire d'Etat, votre réponse, qui est dictée par beaucoup de bonne volonté, je dois le reconnaître, laisse planer une certaine ambiguïté. C'est pourquoi j'ai tenu à maintenir cette intervention pour que les choses soient claires et surtout pour qu'elle puissent être menées plus rondement que jusqu'à maintenant.

Le Sénat a traité tout à l'heure d'un problème très grave : celui du sinistre à l'île d'Ouessant. Je voudrais appeler son attention et celle du Gouvernement sur une question beaucoup moins spectaculaire qui pourtant met en évidence un sinistre quasi permanent pour lequel, depuis des années, les victimes n'ont jamais constaté d'amélioration véritable à leur situation.

Il s'agit des habitants riverains des aéroports, notamment de celui d'Orly, qui a, dit-on, l'avantage d'être au cœur de la capitale.

Certes, c'est un avantage pour beaucoup, mais c'est une grave sujétion pour la tranquillité et le repos des riverains. Ceux-ci entendent souvent parler de politique d'environnement et de qualité de la vie. Bien sûr, ils sont sensibles à tous les arguments de ce genre, mais ils souhaiteraient — ô combien — que leur situation se trouve modifiée en fonction des impératifs de notre époque. Certaines communes, comme celle que j'administre,

nistre, enregistrent des nuisances qui sont supérieures à quatre-vingts décibels à chaque passage d'appareil. Lorsqu'on sait que pour une journée entière le nombre d'appareils avoisine trois cents, on se rend compte que la gêne devient intolérable. Je rappelle brièvement qu'une intensité supérieure à quatre-vingts décibels est considérée comme le seuil au-delà duquel le bruit n'est plus supportable.

Voilà quelle était la situation avant le 1^{er} janvier. La commune de Longjumeau, comme d'autres, avait sa part de nuisances, sans plus. Maintenant, la situation est totalement modifiée car les appareils sont renvoyés de manière systématique sur ma propre ville, le plan de vol subissant une dérive de 7 degrés, assortie d'une tolérance de 10 degrés, ce qui est vérifié dans la presque totalité des cas et ce qui fait une dérive totale de 17 degrés.

Le bruit est devenu dès lors insoutenable. Il a bien sûr été considérablement aggravé et là, nous sommes en contradiction avec le point de vue que vous défendez car, lorsque la trajectoire est déviée d'une façon aussi importante, la nuisance, comme nous le constatons, ne peut qu'être supérieure à ce qu'elle était auparavant.

Telle est la raison pour laquelle je suis amené à vous interroger aujourd'hui et à vous demander que soit reportée une décision que j'estime injustifiée et inacceptable.

Elle est justifiée, car si avant le 1^{er} janvier nous avions déjà notre part de nuisances, maintenant nous avons l'exclusivité. C'est donc une mesure discriminatoire que nous ne pouvons admettre.

Elle est injustifiée, car elle est tout à fait artificielle. La piste habituelle d'Orly, qui sert pour la quasi-totalité du trafic, a été conçue selon un plan qui est très cohérent, puisqu'elle a été conçue pour le survol d'un minimum d'habitations. Imposer une dérive, c'est modifier la règle de base en pénalisant des habitants qui avaient cru à un certain moment pouvoir s'implanter dans un secteur relativement calme et dont les résidences seront désormais perturbées gravement par le bruit. C'est à la limite de l'honnêteté.

Cette mesure est également injustifiée, car les lignes isophones de bruit qui ont été dressées après de très longues études, et qui conditionnent toutes les règles d'urbanisme, n'ont pas été remises en cause. Elles viennent d'être rendues publiques et définitives. Elles ne seront pas modifiées. Il y aura donc une distorsion, une véritable fiction, puisque la réalité ne coïncidera pas avec le droit. Le droit et le fait seront distincts.

En outre, la nouvelle procédure est inacceptable et je vous sais gré, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous être penché avec attention sur le problème et d'avoir admis implicitement — à la faveur de ce que vous avez dit de nouveau tout à l'heure et de ce que vous m'aviez écrit — que la question pouvait être mise à l'étude.

La mesure résulte d'une décision brutale et inattendue et je suis encore en désaccord avec vous sur un point. Qu'on ne nous dise pas qu'il s'agit de règles arrêtées à l'issue d'une longue procédure de concertation avec les maires concernés. Bien sûr, des réunions ont eu lieu ; je l'admets. Mais elles n'ont jamais été concluantes. A aucun moment une majorité ne s'est fait jour pour aboutir à la solution qui est actuellement imposée. La réunion principale a eu lieu le 3 décembre dernier. Elle a été close sans que les élus aient été amenés à se prononcer par un vote et, le 4 décembre, les nouvelles consignes de vol étaient distribuées aux pilotes par les autorités de l'aéroport. Cela prouve bien que les instructions étaient prêtes depuis déjà quelques jours, que la réunion des maires n'était qu'une pure formalité et que les autorités de l'aéroport avaient leur conviction faite. D'ailleurs, lorsque j'ai demandé une contre-épreuve le 13 février, il ne s'est dégagé aucune majorité, puisque les maires se sont prononcés par six voix contre six. Ne mettons donc pas les maires en cause en disant qu'ils sont à l'origine de cette modification. Tout cela est profondément anormal et je pense qu'il faut revenir sur ce qui a été fait.

On a pu juger de l'ampleur du courant de protestation qui s'est produit localement. La réaction a été très brutale et il est bien normal qu'une très vive émotion se soit emparée de la population. Une pétition a recueilli plus de 8 000 signatures et le conseil municipal a menacé de démissionner. C'est bien sûr la solution extrême à laquelle on ne croit jamais devoir arriver. Si le conseil municipal n'est pas allé jusque-là, c'est parce que vous lui avez redonné espoir lors de l'entretien qu'il a eu avec votre directeur de cabinet. Nous avons pensé que l'affaire pourrait être revue. Quant à moi, en tant que maire, j'ai été placé dans une situation insoutenable à l'égard de la population.

Cette mesure pénalise une ville de 18 000 habitants et son seul intérêt est qu'elle avantagerait une localité voisine de 2 000 habitants, celle de Champlan, contre laquelle je n'ai rien puisqu'elle faisait tout dernièrement encore partie de mon canton. Mais l'un des quartiers de Champlan, qui constitue le faubourg du petit Champlan, est dans l'orbite de Longjumeau et se trouve donc plus désavantagé qu'auparavant par la mesure qui est intervenue.

Je cite aussi le rapport dressé par des experts judiciaires avant la nouvelle procédure. Je ne fais que le mentionner pour ne pas m'écarter de mon sujet. Il a été établi que les troubles constatés dans certains quartiers de ma ville étaient comparables à ceux qu'enregistraient nos voisins, cela en raison des phénomènes d'écho et de l'effet du vent.

Que dire maintenant de l'application d'une dérive de 7 à 17 degrés, d'autant qu'elle ne peut être suivie rigoureusement, car les pilotes ont nécessairement tendance à l'accentuer pour prendre ensuite leur cap définitif ? Il n'existe aucun moyen de contrôle et les autorités de l'aéroport le reconnaissent. A plus forte raison, aucune sanction n'est possible à l'égard des pilotes qui s'écartent de la ligne qui leur est définie.

Quelle est l'explication de cette nouvelle règle ?

S'explique-t-elle ou semblerait-elle s'expliquer par la traduction d'impératifs propres à la navigation aérienne ? Je ne le pense pas, car le secrétariat d'Etat à l'aviation civile — vos propres services — et les autorités de l'aéroport ont toujours nié qu'une décision ait pu être prise à leur initiative.

Cette décision a-t-elle alors été prise en corrélation avec celles qui tendent à replier sur l'aéroport d'Orly le trafic du Bourget ou à ramener à Orly certains services d'Air France ? Nos préoccupations sur ce point sont très grandes. Il n'est pas raisonnable, à notre avis, d'augmenter encore le trafic d'Orly, alors que chacun est conscient des nuisances considérables que cause cet aéroport situé en plein tissu urbain.

Mais ces éléments sont apparus tout dernièrement. J'ai posé ma question voilà plusieurs mois. Je n'ai pas pu la mettre à jour pour vous demander une réponse sur ce point, monsieur le secrétaire d'Etat, mais je compte sur votre courtoisie bien connue pour obtenir de votre part quelques éléments écrits d'information sur la question que je viens de soulever.

Par ailleurs, revenant au cœur de mon sujet, je ne crois pas que les considérations techniques soient pour quelque chose dans la décision intervenue ; le décollage en ligne droite — je le tiens d'un certain nombre de pilotes — est la solution la plus sûre pour les passagers et il est infiniment moins bon d'imposer aux pilotes un point d'inflexion. Je n'ai jamais entendu dire le contraire.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous en conjure à la fin de cet exposé : qu'on en finisse avec une affaire dont l'origine demeure inexplicable, dont la mise en place a été précipitée et dont les effets sont véritablement désastreux, qu'on en revienne à la procédure antérieure au 1^{er} janvier, laquelle était dans l'ensemble beaucoup moins dommageable. Voilà ce que je vous demande.

Je tiens au reste à souligner que la protestation dont je vous ai saisi précédemment a trouvé en vous un auditeur attentif. Je tenais à vous en remercier.

Vous avez pris la décision de principe de remettre en cause ce qui a été fait : si les résultats des mesures qui seront opérées font ressortir une gêne intolérable pour ma ville, on pourrait envisager de revenir au régime antérieur. C'est considérable et, encore une fois, je vous en sais gré.

Toutefois, il faut savoir comment vont se passer les choses et, à cet égard, je suis amené à vous demander deux précisions importantes.

La première, c'est que ces mesures interviennent rapidement. Si l'on restait dans l'expectative, dans le statu quo pendant fort longtemps, la solution ne serait pas satisfaisante. Or, à ma connaissance, rien n'est prévu. Malgré les lettres que j'ai adressées à l'aéroport, je n'ai aucune information à ce sujet et vos propos de tout à l'heure ne me rassurent guère. C'est la raison pour laquelle je soulève ce point.

La deuxième précision que je souhaiterais obtenir de vous, c'est que les mesures soient faites de façon contradictoire, c'est-à-dire en présence de représentants de la ville et d'un expert désigné par elle. Nous savons tous — ce dont je me plains aujourd'hui ne constitue qu'une exception qui confirme

la règle — combien l'administration répugne à opérer des changements ; à plus forte raison elle doit répugner à revenir sur un précédent changement. Connaissant cette tendance, nous ne pouvons être convaincus de notre tort, ce qui me paraît hors de question, que si nous avons la preuve que ces mesures ont été prises par des spécialistes dans de bonnes conditions, ce que seuls nos délégués pourront nous confirmer car elles sont difficilement contrôlables par un profane.

Si j'insiste sur ce point, c'est que j'ai entendu dire par divers interlocuteurs, lors des nombreuses démarches que j'ai entreprises avant d'arriver jusqu'à vous, que nous protestions à tort et que rien n'était changé. J'ai entendu ces propos. Or, je suis bien placé pour affirmer le contraire. Je ne voudrais pas que ces mesures ne soient que le moyen de justifier une thèse établie *a priori*.

Telle est la raison pour laquelle je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de donner des directives afin que, d'une part, les mesures promises soient faites rapidement et que, d'autre part, elles le soient de façon contradictoire. Ce serait une décision conforme à l'équité pour une ville injustement pénalisée par une décision brutale et arbitraire, au mépris de toute la politique de l'environnement.

REPORT D'UNE QUESTION

M. le président. L'ordre du jour appellerait la réponse de M. le secrétaire d'Etat aux transports à la question orale sans débat de M. Jean Francou (n° 1738), mais l'auteur demande que cette question soit reportée à une séance ultérieure.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 10 —

CRISE DE LA REPARATION NAVALE FRANÇAISE

Discussion d'une question orale avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale, avec débat, suivante :

M. Georges Lombard demande à M. le Premier ministre de bien vouloir lui faire connaître les mesures de soutien et d'incitation que le Gouvernement entend mettre rapidement en œuvre pour permettre à la réparation navale française de faire face à la crise particulièrement grave qu'elle subit. (N° 189.)

(Question transmise à M. le secrétaire d'Etat aux transports.)

La parole est à M. Lombard, auteur de la question.

M. Georges Lombard. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la récession qui frappe l'économie mondiale et que les événements pétroliers ont engendrée, en tout cas révélée, entraînent — nous le savons tous, je crois — pour les armements, la construction et la réparation navales une crise dont nous ne mesurons encore qu'imparfaitement l'ampleur, la gravité et les effets à court et moyen terme.

Ce qui est certain, en revanche, c'est que, touchée de plein fouet et la première en France, la réparation navale en subit, dans des conditions particulièrement difficiles, les conséquences.

Comment pourrait-il en être autrement lorsque l'on sait, en ce qui concerne le secteur pétrolier, que, malgré l'importance des corrections, comme disent les économistes — ralentissement des vitesses de trois à quatre nœuds, annulations massives de commandes, transferts des navires mixtes vers le *tramping* sec et les sous-affrètements, désarmement de 42 millions de tonnes de poids en lourd, démolition de 9 millions de tonnes en 1975 — le déséquilibre entre l'offre et la demande de navires pétroliers reste très profond ?

La preuve ? La demande de transport qui, étale en 1974, a baissé de 10 p. 100 en 1975, alors que les navires livrés ont augmenté de plus de 15 p. 100 la capacité de la flotte mondiale pétrolière, la portant au chiffre record de 280 millions de tonnes de poids en lourd.

Certes, on peut espérer, fort heureusement, que cette situation, due à la conjoncture, cessera avec le rééquilibrage du marché. Mais qui pourrait nier qu'il y faudra du temps, comme

il en faudra pour que, dans le secteur des marchandises solides, le marché du *tramping*, sérieusement touché lui aussi, se régularise ?

Dans l'immédiat, en tout cas, force est de constater que les répercussions de cet état de fait sur la réparation navale sont graves. Marseille, Saint-Nazaire, Brest, spécialisés dans le traitement des pétroliers, mais aussi Le Havre et les autres ports de réparation navale en accusent durement le coup. Ici, ce sont des licenciements, là du chômage technique et partout l'inquiétude.

La technicité et la rapidité de nos chantiers qui, depuis des années, font leur réputation, ne sont pas en cause, mais, l'industrie de main-d'œuvre s'il en est, la réparation navale subit à la fois le contrecoup de la crise du transport maritime et une concurrence très sérieusement — c'est le moins qu'on puisse dire — renforcée.

C'est ainsi qu'elle a à faire face aux conséquences de l'ouverture de six nouvelles formes de radoub dans le monde, en même temps qu'au ralentissement des rotations, qui permet un entretien poussé des navires par les équipages en surnombre, la démolition des bâtiments anciens diminuant de son côté les interventions dans les formes comme les mesures d'économies imposées par la conjoncture.

En clair, tout cela s'est traduit par une baisse d'activité des chantiers de 18 p. 100 au quatrième trimestre de 1975 par rapport à la même période de 1974 et les spécialistes pensent — on est en train de faire les comptes — que la « chute » pour le premier trimestre de 1976 se situera selon les ports entre 30 et 50 p. 100.

Or, la réparation navale française emploie plus de 15 000 personnes et constitue une pièce essentielle de la revalorisation de nos façades maritimes. Elle se présente enfin — c'est un élément qui a son importance — comme une très forte industrie de devises.

Je connais, monsieur le secrétaire d'Etat, pour l'avoir expérimentée voilà encore quelques jours dans votre cabinet, votre volonté de maintenir l'emploi et de sauvegarder le remarquable outil de travail qui s'est constitué dans nos ports. Je sais les efforts que vous déployez pour y parvenir, mais je sais aussi, comme vous, que les solutions empiriques qu'Etat, établissements publics, collectivités locales, partenaires sociaux cherchent à mettre sur pied, ici ou là, ne sauraient cacher que nous nous trouvons en présence, non d'un certain nombre de problèmes ponctuels, mais d'un problème global.

La concurrence redoutable des chantiers situés dans des pays à faibles salaires et à systèmes sociaux peu développés, les différences que l'on constate d'un pays à l'autre dans la facturation parce qu'ici la forme est privée, que là le pilotage et le remorquage sont assurés par le chantier, qu'ailleurs telle ou telle prestation est incluse dans le tarif de la forme, font que les chantiers français paraissent, par rapport à d'autres, très sérieusement pénalisés.

Mieux qu'un long discours, les écarts de prix constatés l'établissent. Or, les ports autonomes, les chambres de commerce ou les collectivités locales qui les soutiennent doivent tenir compte des investissements consentis pour mettre en place les infrastructures ainsi que les équipements. Ils doivent tenir compte davantage encore de la nécessité d'assurer le remboursement des emprunts contractés. Un effort de plusieurs mois pour tous ces organismes est certes possible — je suis de ceux qui le recommandent — mais je ne pense pas qu'à terme cet effort puisse se poursuivre.

C'est le premier point que je voulais évoquer. Il est d'importance puisque le rééquilibrage du marché des transports, dont je parlais tout à l'heure et qui seul permettra la reprise de la réparation navale, ne peut guère être espéré avant trois, quatre, peut-être cinq ans.

Dès lors, monsieur le secrétaire d'Etat — ce sera ma première question — qu'envisagez-vous de faire concrètement, alors que, pour lutter à armes égales, il faut que, non seulement nos chantiers tirent leurs prix, augmentent au maximum leur productivité, mais encore que nous gagnions sur ce qu'en termes techniques on appelle « les frais annexes », c'est-à-dire la location des formes, des quais, le pilotage, le remorquage, le lamenage ?

Je ne vous demande pas une réponse précise, car je me rends compte de l'ampleur du problème que vous avez à résoudre, mais j'aimerais que vous puissiez ce soir tracer au moins devant le Sénat et pour le Sénat les grandes lignes de l'action que vous envisagez.

Je voudrais aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, dans un tout autre domaine, vous poser une question. Elle concerne les investissements. La revalorisation des façades maritimes suppose que l'on joue — nous sommes tout au moins un certain nombre à le penser — non la concurrence, mais la complémentarité des ports français. Nous disons qu'il est des choix à faire. La géographie, la qualité nautique des sites prédisposent les uns, par exemple, à s'orienter dans telle direction, comme la réparation navale, les autres, vers d'autres activités : trafics divers, porte-conteneurs et j'en passe.

La période que nous traversons, parce qu'elle est difficile, justifie qu'on y réfléchisse, qu'on s'en souvienne et que, par conséquent, on mesure les conséquences des investissements nouveaux que l'on envisage, paraît-il, ici ou là.

Cumuler tous les cycles liés au transport maritime peut constituer, pour un port, une ambition compréhensible, encore qu'elle soit discutable dans le cadre d'un aménagement harmonieux du territoire. Mais, en période de récession, il est nécessaire d'avoir toujours présent à l'esprit que multiplier des engagements, répéter au nord, au sud et à l'ouest — si vous me permettez l'expression — le même outil de travail, la même activité, en quelque sorte, à la demande, c'est condamner les efforts déjà accomplis et ajouter aux difficultés connues.

Ce n'est donc pas sans inquiétude que ceux qui se préoccupent de ces problèmes entendent parler de nouveaux ports, non seulement sur le littoral français, mais ailleurs, sur les côtes africaines et avec des engagements particulièrement importants de la part de l'Etat.

Telles sont les questions que je voulais vous poser, monsieur le secrétaire d'Etat, pour permettre l'ouverture d'un dialogue qui m'apparaît nécessaire, que je souhaite fructueux et, en tout cas, que je vous remercie d'avoir bien voulu instaurer rapidement. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur Lombard, vous avez parlé de crise dans la réparation navale. Vous avez parlé également de la gravité de cette crise et vos paroles reflètent bien la réalité car, pour l'ensemble du secteur de la réparation navale, la réduction d'activité consécutive à la crise actuelle de cette industrie est en moyenne de l'ordre de 20 p. 100 en heures productives au dernier trimestre 1975 par rapport au dernier trimestre 1974, et de l'ordre de 12 p. 100 pour l'année 1975 par rapport à l'année précédente.

Enfin, depuis le début de l'année, une tendance à l'aggravation est perceptible avec des variations importantes d'une entreprise à l'autre. Ainsi, les centres de Brest, Saint-Nazaire et Marseille — comme vous l'avez d'ailleurs indiqué — sont les plus affectés. Dans les autres centres, la réduction d'activité — de l'ordre de 10 p. 100 en heures productives — paraît assez bien compensée par l'augmentation des autres activités.

Telle est la situation actuelle. Il faut d'abord, je crois, s'interroger sur les causes de cette crise.

Les causes de cette baisse d'activité sont à la fois d'ordre conjoncturel et structurel.

D'une part, la baisse des taux de fret a conduit les armateurs à resserrer au maximum leurs prix de devient en diminuant autant que possible la fréquence et le coût des réparations et en différant leurs programmes de transformations de navires.

D'autre part, la crise de la construction navale a conduit les chantiers qui exercent une activité polyvalente, notamment en Europe du Nord, à se tourner plus que par le passé vers la réparation. Ce phénomène risque toutefois de durer plusieurs années, compte tenu du profond déséquilibre du marché des constructions neuves.

Par ailleurs, la multiplication récente des mises en service de nouvelles cales a provoqué un excédent des moyens par rapport aux besoins. C'est ainsi qu'en 1975 neuf nouvelles cales de plus de 200 000 tonnes ont été mises en service dans le monde — et non pas six comme vous l'avez indiqué, mais j'aurais préféré que votre chiffre soit le bon — dont trois en Europe. En outre, au début de 1976, treize autres grandes cales étaient en construction. D'une manière générale, l'offre de réparation avait été calibrée en fonction d'une très forte croissance de la flotte mondiale, notamment de la flotte pétrolière. Le ralentissement de l'augmentation de la flotte, dû notamment à la crise de l'énergie, a induit le déséquilibre actuellement constaté, principalement sur la réparation des navires pétroliers.

Un autre élément plus structurel tient aux facteurs qui favorisent une division internationale du travail et qui affectent plus particulièrement les activités des services — telles que la réparation navale — grevées par le coût de la main-d'œuvre et ouvertes à la concurrence internationale. C'est ainsi que les entreprises de réparation de l'Europe du Nord ont de plus en plus de mal à compenser par la qualité de leurs prestations techniques, la concurrence des pays semi-industrialisés qui trouvent dans leur main-d'œuvre meilleur marché un avantage actuellement déterminant. Cette concurrence s'exerce naturellement par priorité pour la réparation des grands pétroliers et vracquiers dont le lieu de réparation est moins lié aux ports de fréquentation. Les projets de centres de réparation de ces catégories de navires se sont multipliés dans les pays à faible coût de salaires, notamment certains pays en voie de développement, et laissent présager une aggravation durable de la concurrence sur ce marché particulier.

Les incertitudes du marché rendent extrêmement aléatoires les prévisions d'activité des prochains mois. On peut espérer cependant qu'un phénomène de rattrapage provoquera une reprise d'activité progressive. Telle est la situation, telles sont ses causes et telles peuvent être les prévisions que l'on peut faire aujourd'hui.

Pour faire face à une telle situation, la première mesure prise par le Gouvernement a consisté à faciliter l'indemnisation du chômage partiel. Il existe, en effet, deux modes d'indemnisation du chômage partiel : d'une part une aide publique versée par l'Etat au salarié, d'autre part une part patronale versée par l'employeur du salarié en application de l'accord interprofessionnel national du 21 février 1968.

Or la part patronale peut être remboursée par l'Etat à concurrence de 90 p. 100 de son montant dans la limite d'un contingent de 400 heures par an et par salarié ; mais le remboursement ne peut être effectué que dans le cadre d'une convention passée entre le fonds national de l'emploi et l'entreprise prévoyant le renoncement à toute mesure de licenciement.

Ces procédures sont particulièrement adaptées à une activité aussi fluctuante que la réparation navale et plusieurs conventions de ce type ont été passées ou vont l'être.

Toutefois pour soulager au maximum les entreprises des charges très lourdes qui pèsent sur elles du fait de l'indemnisation du chômage partiel, le Gouvernement entend accélérer le versement des remboursements et augmenter d'une manière substantielle les contingents d'heures indemnifiables.

Une autre action du Gouvernement en vue de remédier aux difficultés du court terme a consisté à organiser une action concertée des différentes professions concernées pour améliorer la compétitivité des centres français de réparation. C'est ainsi qu'il a été demandé aux sociétés de remorquage et de pilotage et aux ports autonomes, par l'intermédiaire du ministre de l'équipement, un abaissement de certains tarifs affectant le coût final de la réparation. Dans le même temps, il a été fait appel à l'esprit de solidarité des compagnies d'armement et des entreprises de construction navale pour restaurer un niveau d'activité satisfaisant à la réparation navale.

Je précise que j'ai lancé ces actions il y a déjà plusieurs mois dès que l'on a pu sentir venir la crise qui, aujourd'hui, est particulièrement aiguë.

Dans cette matière, il n'est pas possible d'agir autrement que par voie de recommandation, car nos engagements internationaux, aussi bien dans le cadre de la Communauté que de l'O.C.D.E., ne nous permettent pas d'agir différemment.

En toute hypothèse, des mesures délibérément protectionnistes constitueraient à l'évidence une régression et risqueraient d'avoir à terme des effets globalement défavorables, dans la mesure où les chantiers français de réparation réalisent actuellement plus de la moitié de leur chiffre d'affaires à l'exportation.

Un autre axe de l'action du Gouvernement consiste à élargir progressivement pour les réparateurs, l'accès au régime du financement des exportations. L'application des conditions de crédit afférentes aux exportations concerne essentiellement les plus importantes réparations, notamment les transformations de navires. Par conséquent, de telles mesures devraient favoriser les commandes pour cette catégorie particulière de prestations, très intéressante pour les réparateurs.

D'ores et déjà, quelques contrats ont été passés et ont joué un rôle dans le rétablissement progressif de l'activité dans les centres autres que Brest et Saint-Nazaire.

Quelles que soient ces actions, il est certain qu'à plus long terme le risque qui pèse sur le plan de charge des entreprises du fait du caractère extrêmement fluctuant de cette activité subsiste. Ces risques sont probablement aggravés dans un centre étroitement spécialisé tel que celui de Brest qui ne possède pas d'activité industrielle de substitution de nature à étaler les à-coups de la conjoncture. C'est la raison pour laquelle une des actions à mener pendant le VII^e Plan consistera à rechercher autant que possible la diversification des activités des entreprises de ce secteur.

M. Georges Lombard. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Lombard, pour répondre au Gouvernement.

M. Georges Lombard. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais d'abord vous remercier très sincèrement de la réponse que vous venez de me faire. Elle est particulièrement claire sur la première question que je vous avais posée.

La seconde question, je l'admets, nécessite de votre part, éventuellement, sur le plan des investissements, un temps de réflexion.

Nous sommes d'accord sur les causes de la crise que nous subissons actuellement. Je ne méconnais pas non plus l'importance des mesures qui ont déjà été prises et que vous venez de rappeler, qu'il s'agisse de l'indemnisation du chômage partiel, de l'action concertée pour améliorer la compétitivité de nos chantiers, de l'accès au régime des exportations et également de l'invitation adressée aux armements français de fréquenter, dans la mesure où ils le pouvaient — ils le font d'ailleurs, c'est un hommage qu'il faut leur rendre — les ports français.

Mais un problème reste entier. Je vous ai indiqué tout à l'heure que, même dans la mesure où nos chantiers tirent leurs prix et augmentent leur compétitivité, ils rencontrent malgré tout des difficultés, parce que les règles applicables aux chantiers de réparation navale ne sont pas les mêmes dans les différents pays.

Ce problème, c'est celui des frais annexes. Ces derniers, selon la nature des travaux qui sont effectués, selon également ce qu'ils comprennent, varient du quart au tiers de la note globale qui est présentée par le réparateur. Il faut parvenir à diminuer ces frais annexes.

Vous vous y attaquez en demandant en particulier aux pilotes et aux entreprises de remorquage de consentir un effort sur les prix qui sont actuellement pratiqués et je pense que la solidarité des gens de mer, devant les difficultés réelles qu'ils connaissent tous, vous permettra d'obtenir satisfaction sur ce point.

Reste ensuite le cas des ports autonomes ou des chambres de commerce ou des syndicats, peu importe, qui ont financé les installations et se trouvent dans l'obligation, pour faire face au remboursement d'emprunts, de faire payer les cales et la location des quais et des grues. Ces frais représentent, selon les ports, entre 15 et 20 p. 100 de la facture totale.

Et voici la question que je pose : dans quelle mesure l'Etat, au lieu de s'engager lourdement — j'admets que, dans l'immédiat, c'est certainement nécessaire — dans la direction de l'indemnisation de chômage partiel, en substituant six cents heures à quatre cents heures et en remboursant 90 p. 100 éventuellement des sommes qui auraient dû être payées, ne devrait-il pas s'orienter dans une autre direction et, en accord avec les collectivités locales, les ports de commerce ou les ports autonomes intéressés, tenter d'abaisser le montant des droits qui sont actuellement perçus ? Tel est, me semble-t-il, le véritable problème.

La bonne solution n'est certainement pas de mettre des personnes en situation de chômage partiel, de chômage technique, comme on dit en matière de réparation navale, mais de permettre aux personnes de travailler. L'objectif à atteindre, c'est de développer l'activité des chantiers navals de Brest, de Saint-Nazaire ou de Marseille, et de tous les autres chantiers français et je dirais même européens, où les salaires sont plus élevés et la législation sociale plus avancée que dans d'autres pays, pour donner du travail à ceux qui assurent la réparation navale.

N'est-ce pas là le véritable problème et cette question ne devrait-elle pas faire l'objet, de votre part, d'une réflexion ? Je ne pense pas que vous puissiez me répondre aujourd'hui. Je

souhaite simplement que vous acceptiez de réfléchir à ce problème. Si on réussit à diminuer les frais, les chantiers européens pourront redevenir concurrentiels et se trouver dans ce qu'on appelle, toujours en termes techniques, une fourchette correcte.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous demander également de réfléchir sur un autre aspect de ma question en évoquant la déception, je dirais l'inquiétude, mêlée même d'un peu de colère, des gens qui travaillent dans la réparation navale ou de ceux qui ont mis beaucoup d'espoir dans l'avenir de cette activité quand ils apprennent que si nous éprouvons beaucoup de difficultés pour aider nos chantiers à surmonter la crise, nous n'en avons, en revanche, semble-t-il, aucune pour trouver de l'argent lorsqu'il s'agit de procéder à certains investissements.

Est-il vraiment utile, actuellement, d'envisager la réalisation de deux cales sur la côte occidentale d'Afrique ? N'y avait-il pas une autre aide à apporter au Sénégal que celle que nous allons lui donner pour réaliser, à un endroit d'ailleurs fort bien placé, puisqu'il s'agit de Dakar, un complexe pétrolier avec une forme de 300 000 tonnes et une autre permettant de recevoir des pétroliers de 500 000 tonnes, qui concurrencera, mais alors directement, compte tenu de la situation géographique de ce port, les chantiers français ? Je souhaite que vous examiniez ce problème de très près, — il existe, je le sais, des accords de coopération dont nous sommes bien obligés de tenir compte — et qu'il fasse l'objet d'un dialogue. Dans des situations difficiles, il faut avoir le courage de se dire franchement un certain nombre de vérités. C'est alors seulement que l'on permettra aux victimes de la crise de la supporter dans de meilleures conditions.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Marcel Cavallé, secrétaire d'Etat. Monsieur Lombard, il est vrai que les mesures dont je vous ai fait part doivent nous permettre, à l'issue d'une réflexion et d'une concertation aussi larges que possible, de faire face aux problèmes immédiats qui se posent à la profession avec comme objectif, ainsi que nous l'avons défini ensemble ces derniers jours, de maintenir l'emploi dans cette branche d'activité et, quelle que soit l'acuité de la crise, de sauvegarder l'outil de travail.

Il est vrai aussi que, dans cette profession comme dans beaucoup d'autres, la part des salaires et des charges sociales est importante, primordiale ; mais les frais annexes — frais de cale, de pilotage, de remorquage, etc. — jouent aussi un rôle. Même s'il est moins important, il peut être décisif au moment de la comparaison des offres. C'est la raison pour laquelle il faut essayer, dans toute la mesure du possible, de peser sur ces frais annexes.

Vous me demandez d'y réfléchir, mais c'est déjà fait. Il m'est difficile d'en parler puisque cette question relève du ministère de l'équipement. Je puis cependant vous indiquer que nous agissons en équipe et que, demain, se tiendra la première réunion d'un groupe de travail présidé par le directeur des ports et chargé d'étudier ce problème. Je ne dis pas qu'il sera pour autant résolu, mais nous entamons la procédure qui nous permettra, je l'espère, de déboucher sur des résultats positifs.

Vous avez ensuite parlé de la construction de nouvelles cales, en particulier de celle qui est prévue au Sénégal, alors qu'il y a une crise dans les cales existantes. Je vous répondrai simplement que l'aide apportée par la France à cette réalisation intervient dans le cadre de l'enveloppe globale mise à la disposition du fonds d'action et de coopération du Gouvernement du Sénégal. Il s'agit de crédits dont nous ne pouvons pas discuter l'utilisation. Nous attribuons une enveloppe et la répartition est effectuée par le gouvernement intéressé.

Une somme de 5 millions de francs serait affectée à cette réalisation alors que son coût est évalué à 500 millions. Notre contribution serait donc de 1 p. 100 et elle ne jouerait que si les 99 p. 100 manquants étaient trouvés, autrement dit que si l'on avait les moyens financiers de construire cette cale. Or il n'apparaît pas que cette condition soit actuellement remplie. Lorsqu'elle le sera — la date est encore indéterminée — un délai de plusieurs années sera nécessaire pour que la cale soit opérationnelle. En aucun cas, la construction hypothétique de cette cale ne saurait créer un élément de perturbation supplémentaire dans la crise que connaissent actuellement nos chantiers.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

En application de l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 11 —

NOMINATION A UNE COMMISSION

M. le président. Je rappelle au Sénat que le groupe de l'union des sénateurs non inscrits à un groupe politique a présenté une candidature pour la commission des affaires économiques et du Plan.

Le délai d'une heure prévu par l'article 8 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature validée et je proclame M. Guy Millot membre de la commission des affaires économiques et du Plan.

— 12 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de MM. Hubert d'Andigné, Marcel Gargar, Mlle Gabrielle Scellier, MM. Robert Schwint et René Touzet un rapport d'information, fait au nom de la commission des affaires sociales, à la suite d'une mission effectuée du 25 janvier au 12 février 1976 et chargée d'étudier l'organisation socio-sanitaire du Brésil et du Pérou.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 243 et distribué.

— 13 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 14 avril, à quinze heures et, éventuellement, le soir :

1. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant ratification de l'ordonnance n° 76-217 du 5 mars 1976 relative à la réduction du premier acompte d'impôt sur les sociétés payable en 1976, et auto-

risant le report de paiement de l'impôt sur les revenus de 1974 dû par certains contribuables [N°s 237 et 238 (1975-1976)]. — M. René Monory, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

2. — Discussion du projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Malaisie tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, ensemble un protocole, signée à Paris le 24 avril 1975. [N°s 51 et 233 (1975-1976)]. — M. Gustave Héon, rapporteur de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

3. — Discussion du projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Canada tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, ensemble un protocole, signés à Varsovie le 20 juin 1975. [N°s 72 et 234 (1975-1976)]. — M. Gustave Héon, rapporteur de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

4. — Discussion du projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Pologne, tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, ensemble un protocole, signés à Varsovie le 20 juin 1975. [N°s 73 et 235 (1975-1976)]. — M. Gustave Héon, rapporteur de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

5. — Discussion du projet de loi modifiant certaines dispositions relatives à l'adoption. [N°s 228 et 242 (1975-1976)]. — M. Jean Geoffroy, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.]

Personne ne demande la parole ?..

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures trente-cinq minutes.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique
ANDRÉ BOURGEOIS.

Nomination de membre de commission permanente.

Dans sa séance du mardi 13 avril 1976, le Sénat a nommé M. Guy Millot membre de la commission des affaires économiques et du Plan.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 13 AVRIL 1976
(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

Sauvetage du marché Saint-Germain (Paris 6^e).

1753. — 9 avril 1976. — M. Francis Palmero demande à M. le secrétaire d'Etat à la culture s'il est encore possible de sauver le marché Saint-Germain pour en faire l'orgueil du VI^e arrondissement de Paris ?

Mesures propres à régler le contentieux anciens combattants.

1754. — 9 avril 1976. — M. André Rabineau demande à M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants de bien vouloir préciser quelles sont les principales mesures qu'il compte proposer pour qu'elles puissent figurer dans le projet de loi de finances pour 1977 actuellement en cours de préparation afin de régler un certain nombre de problèmes intéressant les anciens combattants et victimes de guerre.

Déportés : conditions d'attribution de la retraite professionnelle.

1755. — 9 avril 1976. — M. André Rabineau demande à M. le ministre du travail si l'attribution de la retraite professionnelle sans condition d'âge aux déportés ne pourrait être envisagée, compte tenu des sacrifices consentis par les intéressés au détriment de leur santé pour la libération de la patrie.

Réforme de l'école maternelle et primaire.

1756. — 9 avril 1976. — Mme Hélène Edeline signale à M. le ministre de l'éducation que l'avant-projet de décret relatif à l'application dans les écoles maternelles et primaires de la réforme votée en juillet 1975 (loi n° 75-620 du 11 juillet 1975 relative à l'éducation) aggrave les problèmes de l'éducation tels qu'ils se posent à notre époque. Elle lui demande : 1° quelles mesures il entend prendre pour faire face aux retards scolaires que cette réforme institutionnalise avec la possibilité d'entrée dès cinq ans à l'école primaire, les « deux vitesses » du cycle préparatoire, le redoublement en cycle moyen. Il est évident que ces retards, qui pourront atteindre trois ans, pourront être un handicap insurmontable pour les enfants des familles modestes. Une aide pédagogique efficace doit donc leur être apportée. Or la réforme et l'avant-projet de décret sont muets sur ce point ; 2° quelles décisions il entend prendre pour assurer une véritable formation des maîtres et le recrutement d'un plus grand nombre d'enseignants afin de répondre aux besoins des écoles maternelles et primaires pour assurer une formation hautement spécialisée à un nombre suffisant de maîtres afin que tous les enfants qui en ont besoin puissent bénéficier d'une pédagogie de soutien valable ; 3° quelles sont les mesures nouvelles de financement qui permettront de faire face aux besoins en classes maternelles (en milieu urbain et rural), afin d'aboutir à un nombre raisonnable d'élèves par classe, ce qui incontestablement serait bénéfique pour le développement de l'enfant ; 4° alors que les collectivités locales sont au bord de l'asphyxie financière, qu'elles attendent depuis plus de douze ans une actualisation des subventions en matière de constructions scolaires, que leurs charges communales dans le fonctionnement des écoles maternelles sont déjà très lourdes, s'il est prévu que les agents spécialisés qui devront être attachés à toutes les classes maternelles soient pris en charge par l'éducation ; s'il est prévu à propos de ces agents, que le décret précise qu'en aucun cas ils ne sauraient pallier l'absence d'une institutrice ?

Reclassement indiciaire des professeurs techniques adjoints.

1757. — 9 avril 1976. — M. Joseph Raybaud rappelle à M. le ministre de l'éducation la situation des professeurs techniques adjoints (P.T.A.) de lycée qui n'est toujours pas réglée. En effet, les arguments avancés pour refuser le relèvement de l'indice terminal des P.T.A., afin d'aligner leur carrière sur celle des professeurs de C.E.T., ne résistent pas à l'examen. Les différences de recrutement, sur lesquelles est fondée la position de l'administration, bac + 4 pour les professeurs de C.E.T. (condition qui ne sera exigée qu'en 1976-1977) et bac + 2 pour les P.T.A., ne suffisent pas à différencier les deux corps au niveau de leur qualification, puisque les P.T.A. ont dû, pour enseigner dans les lycées, subir les épreuves d'un concours. Les professeurs de C.E.T. peuvent également se présenter à ce concours et, en cas de succès, il leur est accordé une amélioration indiciaire de 60 points. Il apparaît donc que les conditions de recrutement des P.T.A. et des professeurs de C.E.T. ne justifient pas l'écart existant entre les rémunérations indiciaires et, en conséquence, il lui demande de bien vouloir satisfaire la revendication des P.T.A. quant au relèvement de leur indice terminal.

Demandes de subventions pour la construction de crèches : retards dans l'instruction des dossiers.

1758. — 12 avril 1976. — M. Jean Colin expose à Mme le ministre de la santé les graves retards constatés à la caisse régionale d'allocations familiales pour l'instruction des demandes de dossiers de subventions concernant la construction des crèches. Ainsi la commune de Longjumeau (Essonne) a transmis un dossier en janvier 1975, dossier qui a fait l'objet en août dernier d'une subvention d'Etat. Or, à ce jour, le dossier de la ville de Longjumeau auprès de la caisse d'allocations familiales n'a pas encore été mis à l'instruction, ce qui ne permet pas d'espérer une décision dans le courant de l'année en raison de la nécessité de saisir ultérieurement la caisse nationale. Il lui demande dès lors si de tels retards doivent être imputés uniquement à des raisons d'ordre technique et, dans ce cas, quelles sont les mesures qu'elle compte prendre pour doter la caisse régionale d'allocations familiales, 12, rue Viala, à Paris, des moyens nécessaires pour accomplir sa mission.

Désengagement de Pechiney-Ugine-Kuhlmann du secteur des métaux durs.

1759. — 12 avril 1976. — M. Paul Jargot expose à M. le ministre de l'industrie et de la recherche qu'après le communiqué de la direction du groupe Pechiney-Ugine-Kuhlmann, diffusé le 30 mars dernier, annonçant la prise de contrôle par la société allemande Krupp des activités de production et de vente de carbure et de carbure de tungstène de ses filiales Ugine-Carbone et Ugine-Aciers, il estime qu'il s'agit d'une nouvelle et grave atteinte au potentiel industriel de notre pays et à son indépendance économique dans un secteur essentiel. Une telle décision fait peser une lourde menace sur l'emploi des travailleurs de ces deux filiales dont les activités sont principalement localisées dans la région Rhône-Alpes, et notamment dans le département de l'Isère avec les usines de Grenoble et de Veurey. Elle illustre par ailleurs le bien-fondé des mesures de nationalisation de Pechiney-Ugine-Kuhlmann prévues dans le programme de gouvernement des partis de gauche. Il lui demande en conséquence quelles mesures le Gouvernement compte prendre afin de garantir le maintien des activités de secteur en France ainsi que l'emploi des travailleurs d'Ugine-Carbone et d'Ugine-Aciers.

Personnels des collectivités locales : revendications.

1760. — 12 avril 1976. — M. Jacques Eberhard rappelle à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, la profonde insatisfaction qui règne parmi les personnels des collectivités locales. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les objectifs du Gouvernement face aux revendications exposées par les employés municipaux.

Politique gouvernementale à l'égard des cadres moyens.

1761. — 13 avril 1976. — M. Louis Jung demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (Fonction publique) de bien vouloir préciser les grandes orientations de la politique gouvernementale à l'égard des cadres et plus particulièrement des cadres moyens des catégories A et B de la fonction publique.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT DU 13 AVRIL 1976

Application des articles 74 et 75 du Règlement ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre. »

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

Anciens combattants : augmentation des promotions dans la Légion d'honneur.

19791. — 13 avril 1976. — M. Joseph Raybaud signale à M. le ministre de la défense que de nombreux anciens combattants de la guerre 1939-1945, dont certains atteignent maintenant un âge avancé, n'ont encore pu faire l'objet d'une nomination ou d'une promotion dans l'ordre national de la Légion d'honneur, même s'ils présentent des états de services éminents, parfois même très brillants. Il lui demande de prévoir un assouplissement des dispositions existant en la matière, qui s'inspirerait des mesures prises il y a quelques années en faveur des anciens combattants de 1914-1918.

Agents hospitaliers : généralisation de primes.

19792. — 13 avril 1976. — M. Marcel Souquet rappelle à Mme le ministre de la santé que le 1^{er} janvier 1975 a été instaurée une prime mensuelle de sujétion spéciale égale au paiement de treize heures supplémentaires, dont bénéficient les seuls agents hospitaliers de la région parisienne. Nombreuses ont été les actions et interventions qui ont appuyé cette revendication. Les délibérations favorables prises par les conseils d'administration des établissements hospitaliers tendant à accorder à leurs agents le paiement de cette prime ont été jusqu'à ce jour rejetées par le Gouvernement, qui crée ainsi une discrimination entre hospitaliers de la région parisienne et de la province. Compte tenu qu'il s'agit là d'un point général intéressant l'ensemble des personnels hospitaliers, il lui demande si elle entend prendre des dispositions plaçant à parité l'ensemble des catégories travaillant dans les établissements de soins et de cure publics pour leur faire obtenir satisfaction.

Citations à comparaître devant le tribunal de police : rédaction.

19793. — 13 avril 1976. — M. Guy Schmaus appelle l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, sur les inconvénients résultant de la rédaction incomplète des textes imprimés sur les citations à comparaître adressées par le tribunal de police. En effet, certains imprimés ne comportent pas l'« avis » qui, se référant aux dispositions du code de procédure pénale, informe l'intéressé qu'il n'est pas obligé de se présenter personnellement au tribunal de police. Les préjudices financiers et professionnels subis par les personnes appelées ainsi à comparaître sont importants, alors que ces situations sont prévues par le code pénal. Aussi, il lui demande s'il ne juge pas indispensable que soit imprimé sur toutes les citations à comparaître l'« avis » figurant, par exemple, sur les citations émanant du tribunal de police de Paris.

Construction du métro de Téhéran.

19794. — 13 avril 1976. — M. Guy Schmaus appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports sur la construction du métro de Téhéran. Une information de presse datée du 15 mars 1976 rapporte en effet que « pour la première fois, la R. A. T. P., qui a déjà réalisé les métros de Montréal, Mexico, Santiago du Chili et de Rio de Janeiro, sera maître d'œuvre du projet... ce qui constituerait aux yeux des Iraniens une garantie de bonne fin et de qualité ». Il lui demande en conséquence quelle est la nature exacte des garanties consenties par la régie? S'agit-il de garanties financières? Auquel cas, les habitants d'une commune comme Clichy devraient éventuellement payer pour le métro de Téhéran. Selon les mêmes informations, il apparaît qu'outre la responsabilité de la Société française d'étude de transport urbains (S. O. F. R. E. T. U.), celle de la régie est engagée. Ainsi les organismes de tutelle qui interviennent dans le financement du déficit de la régie sont concernés, en particulier les conseils généraux de la région parisienne. Il lui demande également si la conception retenue pour le métro de Téhéran est semblable à la conception (en partie aérienne) projetée pour le prolongement de la ligne n° 13 bis.

Pharmaciens biologistes des hôpitaux militaires : conditions d'accès au grade de directeur ou directeur adjoint.

19795. — 13 avril 1976. — M. Louis Brives, sénateur, expose à Mme le ministre de la santé que l'article 3 du décret n° 75-1344 du 30 décembre 1975 relatif aux directeurs et directeurs adjoints de laboratoire d'analyses de biologie médicale précise les conditions dans lesquelles sont dispensées de certains diplômes les personnes justifiant d'une expérience professionnelle. Il lui indique que cet article ne prévoit aucune disposition concernant les jeunes pharmaciens ayant effectué leur service militaire comme biologistes dans un hôpital des armées. Par ailleurs, la durée de fonctions exigée à l'article 3, valable pour les internes ou assistants ne donnant, au cours des quatre semestres demandés, qu'un temps de travail très limité, ne peut s'appliquer aux pharmaciens d'analyses médicales, de service au laboratoire militaire, tout le temps du service national. En conséquence, il lui demande s'il ne conviendrait pas de faire bénéficier de l'article 3 du décret précité, après adaptation de la durée de fonctions exigée, les pharmaciens biologistes des hôpitaux militaires.

Pilotes de ligne P. P. 1 : formation.

19796. — 13 avril 1976. — M. Henri Caillavet demande à M. le secrétaire d'Etat aux transports s'il est exact que des décisions ont été prises en vue d'interrompre la formation des pilotes de ligne professionnels de 1^{re} classe. Estimant indispensable de conduire aux termes de la formation professionnelle complète à laquelle elles ont droit, c'est-à-dire jusqu'au brevet P.P.1, les promotions admises aux concours d'entrée 1974-1975 sous engagement réciproque à l'école nationale d'aéronautique civile (E.N.A.C.), il lui demande de lui préciser les intentions du Gouvernement en la matière.

Etablissements publics régionaux : fonctionnement des institutions régionales.

19797. — 13 avril 1976. — M. Jean Cluzel expose à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, que les établissements publics régionaux institués par la loi n° 72-619 du 5 juillet 1972 ne sauraient remplir efficacement leur mission sans une participation effective des élus et représentants professionnels aux assemblées qui les composent. Or, dans les derniers mois écoulés, et notamment depuis les élections cantonales, certaines de ces institutions régionales ont connu de graves difficultés de fonctionnement du fait de l'abstention prolongée de certains de leurs membres. C'est pourquoi il demande quelles sont les régions qui ont connu des problèmes de participation tant en ce qui concerne le conseil régional que le comité économique et social, et quelles sont les raisons invoquées pour justifier cette non-participation. Il aimerait, par ailleurs, connaître par régions et par familles politiques la répartition des divers représentants des collectivités locales au sein des conseils régionaux, ainsi que celle des mandats détenus (conseillers généraux, maires, conseillers municipaux).

Etablissements publics régionaux : financement.

19798. — 13 avril 1976. — **M. Jean Cluzel**, soucieux de mesurer l'efficacité des établissements publics régionaux, demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur**, de bien vouloir lui faire connaître l'économie des budgets régionaux de 1976. Il souhaiterait tout spécialement connaître, pour cet exercice et par régions, la répartition entre dépenses de fonctionnement et dépenses d'investissement, les charges d'emprunt ainsi que l'imposition moyenne par habitant. Il lui fait, d'autre part, observer que loin d'augmenter comme l'exige la croissance des besoins à satisfaire, les ressources fiscales propres des établissements publics régionaux ont, au contraire, sensiblement diminué, du fait de l'inflation, puisque le taux de l'imposition régionale par habitant, fixé à un maximum de 25 francs en 1973, ce qui était déjà insuffisant, n'a pas été relevé depuis. Il lui demande donc quand et jusqu'à quel niveau ce taux maximum d'imposition régionale pourrait être relevé.

Destruction des animaux nuisibles.

19799. — 13 avril 1976. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **M. le ministre de la qualité de la vie** sur l'importante augmentation du nombre de martres constatée ces dernières années, notamment dans le département de l'Allier. Or, bien qu'il soit nécessaire d'éviter une trop grande prolifération de cet animal, la martre ne figure pas encore parmi les espèces classées nuisibles, dans le département de l'Allier. C'est pourquoi il lui demande s'il ne lui paraît pas opportun de modifier l'arrêté ministériel du 4 juillet 1972 afin de classer la martre dans la catégorie des animaux nuisibles et de permettre la destruction des animaux en surnombre.

Taxe professionnelle : critère d'application aux artisans.

19800. — 13 avril 1976. — **M. Francis Palmero** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur l'article 3 de la loi n° 75-678 du 29 juillet 1975 sur la taxe professionnelle qui définit l'assiette de la taxe et les aménagements en faveur des artisans, et pour lequel une instruction de la direction générale des impôts, en date du 14 janvier dernier, précise que « la réduction de la moitié des bases d'impositions prévues en faveur des artisans employant moins de 3 salariés, qui effectuent principalement des travaux de fabrication, de transformation, de réparation ou de prestations de services, n'est pas applicable aux redevables de la taxe pour frais de chambre de métiers dont l'activité commerciale représente un caractère prépondérant (bouchers, charcutiers, boulangers, pâtisseries, traiteurs et confiseurs) ». Or, ces métiers relèvent de la transformation et d'ailleurs, le décret d'application du 23 octobre 1975 exprime dans son article 1^{er} que « les dispositions du II de l'article 3 de la loi du 29 juillet 1975 concernent les chefs d'entreprise tenus de s'inscrire au répertoire des métiers ». Il lui demande quelle est la bonne interprétation de cette disposition législative.

Détachement de P. E. G. C. : conditions.

19801. — 13 avril 1976. — **M. Francis Palmero** expose à **M. le ministre de l'éducation** que la circulaire n° 75-480 du 23 décembre 1975 régit les demandes de détachement auprès des différentes administrations du personnel enseignant et lui demande dans quelles conditions un professeur de C. E. S., professeur d'enseignement général des collèges (P. E. G. C.), peut en bénéficier et notamment si le traitement continue à être pris en charge — et pour quelle durée — par son ministère sans frais pour l'administration de l'établissement public qui accepte la mutation.

Région parisienne : construction de crèches.

19802. — 13 avril 1976. — **M. Jean Colin** demande à **Mme le ministre de la santé** de vouloir bien lui faire connaître d'une part le nombre de crèches réalisées dans la région parisienne depuis le 1^{er} janvier 1974, et d'autre part le nombre de crèches actuellement en chantier dans cette même région.

Clermont-Ferrand : partition de l'université.

19803. — 13 avril 1976. — **M. Roger Quilliot** attire l'attention de **Mme le secrétaire d'Etat aux universités** sur les conséquences de la partition de l'université de Clermont-Ferrand décidée par décret du

16 mars 1976. Il lui rappelle que cette mesure a été prise en opposition avec tous les avis fournis par les instances légales élues : conseil de l'université de Clermont-Ferrand, conférence des présidents d'universités (rejet à l'unanimité et une abstention), conseil national de l'enseignement supérieur et de la recherche. En outre, considérant qu'il n'a été tenu aucun compte des critères pédagogiques et scientifiques dans le tracé des frontières entre les deux universités il lui demande quelles mesures elle compte prendre pour sauvegarder la qualité de l'enseignement et servir les intérêts des étudiants.

Canton d'Alleverd : situation économique.

19804. — 13 avril 1976. — Après avoir pris connaissance des grandes lignes des mesures relatives au nouveau régime des aides au développement régional, **M. Paul Jargot** fait part à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur** de son étonnement de l'exclusion du département de l'Isère du bénéfice de ces aides. En effet, si l'on peut admettre que certains départements se trouvent dans une situation économique plus préoccupante que l'Isère, bien des secteurs géographiques y connaissent déjà assez de difficultés pour avoir été classés dans les différentes zones aidées bien avant la crise actuelle. Or, depuis 1974, les conséquences de cette crise sont particulièrement graves, non seulement dans ces secteurs, mais dans d'autres qui se trouvent maintenant dans une situation dramatique. C'est ainsi que le canton d'Alleverd a vu disparaître plus de 30 p. 100 de ses emplois industriels pendant la seule année 1975, et que d'autres menaces de suppression d'emplois y pèsent encore. Il lui demande donc s'il entend faire figurer parmi les zones aidées le canton d'Alleverd, afin de créer les conditions du retour à un équilibre économique gravement compromis.

Conservatoire de musique de Villeneuve-Saint-Georges : insonorisation.

19805. — 13 avril 1976. — **M. Roger Gaudon** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat à la culture** sur la situation du conservatoire de musique de Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne) dont les locaux se trouvent exactement dans l'axe de la principale piste de l'aéroport d'Orly. Le passage incessant des avions n'est pas sans causer une gêne importante aux activités du conservatoire. Il paraît urgent que ces locaux puissent être insonorisés et bénéficier, outre de la subvention de 66 p. 100 prévue par le décret du 13 février 1976, d'une subvention complémentaire du secrétariat d'Etat à la culture, selon des modalités correspondant à celles mises en œuvre par les ministères de l'éducation et de la santé en ce qui concerne les bâtiments scolaires et médico-sociaux. Il lui demande quelles dispositions il envisage de prendre pour donner à la ville de Villeneuve-Saint-Georges les moyens d'entreprendre très rapidement les travaux d'insonorisation indispensables.

Parc départemental des sports de Choisy : réalisation.

19806. — 13 avril 1976. — **M. Roger Gaudon** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la qualité de la vie (Jeunesse et sports)** sur le retard apporté à la réalisation du parc départemental des sports de Choisy (Val-de-Marne), notamment pour la partie qui se trouve sur le territoire de la commune de Villeneuve-Saint-Georges. Bien que déclarée d'utilité publique il y a vingt-cinq ans, cette réalisation n'est pas terminée et les trente-quatre hectares situés à Villeneuve-Saint-Georges restent sous forme de terrains vagues. Il lui demande en conséquence quelles dispositions il entend prendre : 1° pour accélérer la réalisation des travaux prévus sur la partie villeneuvoise du parc départemental des sports ; 2° quelles dispositions sont envisagées pour faciliter l'accès des Villeneuvois aux installations réalisées, l'entrée se trouvant actuellement éloignée de plusieurs kilomètres à l'autre extrémité du parc.

Travailleurs intérimaires : perte d'emploi.

19807. — 13 avril 1976. — **M. Jacques Eberhard** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur la situation particulière de quatre-vingt-cinq travailleurs intérimaires du Havre qui viennent d'être licenciés. L'inspection du travail, en prenant la décision de refuser une nouvelle demande de dérogation d'embauche temporaire, a pris prétexte de la longue durée des travaux effectués par les travailleurs considérés (s'appuyant certainement pour cela sur l'article 124-2 de la loi n° 73-4 du 2 janvier 1973 relative au code du tra-

vail). Il semblerait, en effet, que certains travailleurs sont intérimaires depuis six ou douze mois. De plus, selon les informations en sa possession, le travail qu'ils effectuaient est assuré environ jusqu'à la fin du mois de mai. En outre, il l'informe que les entreprises de travail intérimaire ont licencié ces travailleurs sans respect des conventions, à savoir : aucun préavis, refus de délivrance de certificat de travail, non-paiement du salaire du mois de mars (pourtant gagné). En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre : pour que les entreprises pour lesquelles travaillaient ces quatre-vingt-cinq licenciés respectent la loi et les embauchent à temps fixe ; pour que les entreprises de travail intérimaire dédommagent dans les meilleurs délais leurs anciens employés.

*Personnes âgées de plus de soixante-cinq ans :
majoration de l'avantage vieillesse.*

19808. — 13 avril 1976. — **M. Etienne Dailly** expose à **M. le ministre du travail** qu'en application des dispositions de l'article L. 356 (alinéa 2) du code de la sécurité sociale, la majoration pour l'assistance d'une tierce personne ne peut être attribuée au titulaire d'un avantage vieillesse que si ladite pension a été liquidée ou révisée au titre de l'incapacité au travail avant que l'intéressé ait atteint l'âge de soixante-cinq ans, aucune révision ne pouvant intervenir après le soixante-cinquième anniversaire. Il résulte de cette situation que des personnes âgées, atteintes après l'âge de la retraite d'une affection les mettant dans l'incapacité d'accomplir seules les actes ordinaires de la vie, ne peuvent obtenir l'aide nécessaire pour s'assurer l'assistance qui leur est indispensable. Certes, les intéressés, lorsque l'insuffisance de leurs ressources le leur permet, ont la faculté de solliciter le bénéfice de l'aide sociale mais, outre que cette démarche est souvent considérée comme humiliante et que par ailleurs de nombreuses personnes âgées s'y refusent dans la mesure où elles risquent d'hypothéquer les modestes biens qu'elles entendent laisser à leurs enfants à leur décès, une telle pratique constitue de toute évidence un transfert de charge au profit de la sécurité sociale et au détriment de l'Etat, des départements et des communes. Il lui demande si, dans le cadre de la politique générale du troisième âge actuellement pratiquée par le Gouvernement, il ne serait pas opportun d'abroger la limite d'âge fixée par le texte précité.

Assurance vieillesse du régime salarié : révision.

19809. — 13 avril 1976. — **M. André Méric** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur l'injustice du régime actuel d'assurance vieillesse des salariés, le calcul des pensions différant suivant la date du départ à la retraite. Et lui demande si des mesures ne peuvent être prises pour : 1° procéder à une révision rapide de ce régime afin de faire bénéficier les intéressés à part entière des avantages présents et futurs ; 2° porter le minimum des pensions à 80 p. 100 du S.M.I.C. ; 3° que le taux de reversion représente 75 p. 100 de la pension du conjoint décédé ; 4° qu'il soit procédé par le Parlement au vote d'une charte du troisième âge.

Aides ménagères : conditions de travail.

19810. — 13 avril 1976. — **M. André Méric** rappelle à **Mme le ministre de la santé** que le dernier alinéa de la loi n° 75-1254 du 27 décembre 1975 stipule : « Le recours au service d'une aide ménagère pourra être envisagé pour prolonger l'intervention d'une travailleuse familiale dans le cas prévu à l'alinéa précédent. » Or, le cas prévu par la loi précise que l'intervention de la travailleuse familiale est de nature à éviter le placement d'un enfant. Il constate que les aides ménagères doivent apporter un aide matérielle et morale aux personnes âgées d'au moins 65 ans et aux personnes invalides, sans condition d'âge, et qu'elles n'ont reçu aucune formation pour s'intéresser aux enfants susceptibles d'être placés. Les travailleuses familiales et les aides ménagères ont, à travers leurs activités, une fonction éducative et des relations sociales différentes : les travailleuses familiales auprès des familles, les aides ménagères auprès des personnes âgées. Il constate en outre que le coût horaire d'une aide ménagère est de 18 francs alors que le coût horaire d'une travailleuse familiale est de 32,50 francs. Il n'est donc pas normal que l'on veuille faire effectuer par des aides ménagères le travail d'une travailleuse familiale sans une véritable formation et en étant sous-payée. Et lui demande quelles mesures elle compte prendre pour mettre fin à cette regrettable anomalie.

Alpes-Maritimes : extension de « la zone montagne ».

19811. — 13 avril 1976. — **M. Francis Palmero** demande à **M. le ministre de l'agriculture** si la décision portant extension de la zone montagne des Alpes-Maritimes à 19 communes supplémentaires doit intervenir prochainement et, concernant les critères relatifs à la dotation d'installation aux jeunes agriculteurs, il souligne leur caractère trop restrictif, notamment du fait d'assujettissement obligatoire à la T. V. A. irréalisable dans ce département en raison des modes de commercialisation et lui suggère que l'on pourrait y remédier en étendant cette obligation au remboursement forfaitaire de la T. V. A.

S. N. C. F. : conditions d'achat des wagons industriels.

19812. — 13 avril 1976. — **M. Pierre Perrin** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux transports** sur la situation paradoxale dans laquelle se trouve la S. N. C. F. en ce qui concerne certain matériel roulant. Il s'agit des wagons industriels utilisés par cette société nationale dont l'Etat prend en charge les déficits. Or, une société privée, fournisseur de wagons industriels à la S. N. C. F. offre aux souscripteurs un revenu net de 12 p. 100 indexé sur le tarif même de la société nationale. Une prime de 10 p. 100 sur le capital investi (sous forme d'avoir fiscal) était servie aux souscripteurs dans la mesure où ils investissaient avant le 31 décembre 1975. Il lui demande si de telles pratiques sont couvertes par son département ministériel. Dans l'affirmative, il y aurait lieu d'apporter les raisons motivant le maintien d'une situation lésant l'intérêt général au profit d'une société ne craignant pas d'affirmer par écrit que le capital souscrit est à l'abri de toute érosion monétaire.

Gardes-pêche commissionnés : reclassement.

19813. — 13 avril 1976. — **M. René Tinant** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la qualité de la vie (Environnement)** sur la situation des gardes-pêche commissionnés par l'administration. Il lui demande de bien vouloir préciser la suite réservée aux propositions faites en vue de l'alignement des gardes-pêche sur les personnels techniques des eaux et forêts et, en particulier, la remise à jour de leur statut ayant à l'heure actuelle plus de vingt ans d'âge.

Taxe professionnelle : critères d'application aux artisans.

19814. — 13 avril 1976. — **M. René Tinant** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur l'instruction du 14 janvier 1976 publiée au Bulletin officiel de la direction générale des impôts, n° 9, complétant l'instruction générale du 30 octobre 1975 et précisant que la réduction de moitié des bases d'imposition prévue en faveur des artisans employant moins de trois salariés qui effectuent principalement des travaux de fabrication, de transformation, de réparation ou de prestations de services, n'est pas applicable aux redevables de la taxe pour frais de chambre de métiers dont l'activité présente un caractère commercial prépondérant (bouchers, charcutiers, boulangers, pâtisseries, confiseurs). Il lui demande de bien vouloir préciser s'il compte réviser la position adoptée et annoncée par voie administrative qui tend à priver les professionnels des métiers concernés et manifestement artisanaux d'un avantage appréciable réservé aux seuls artisans fiscaux, pris en considération par la direction générale des impôts.

Transports en commun : réduction des taxes sur le gasole.

19815. — 13 avril 1976. — **Mlle Gabrielle Scellier** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation des entreprises de transport routier assurant les transports en commun. Ceux-ci sont en effet tenus d'acquitter un impôt sur le gasole, en plus de la T. V. A. dont elles sont redevables, ce qui ne manque pas de pénaliser les usagers, parfois de condition modeste, et déjà défavorisés par le fait d'habiter en dehors des zones urbanisées. Cette taxe, qui entre en moyenne pour 7 p. 100 dans les tarifs de ces transports, représente également une charge supplémentaire pour les collectivités locales ou groupes de collectivités locales appelées à participer au financement de services de ramassage scolaire, ou de

transport pour personnes âgées, par exemple. Elle lui demande en conséquence si, dans le cadre d'une politique de priorité aux transports en commun, aussi bien que dans un souci de justice sociale et d'allègement des charges des collectivités locales, il n'envisage pas de réduire ou supprimer cette taxe.

Académie des sciences : réforme.

19816. — 13 avril 1976. — **Mlle Gabrielle Scellier** demande à **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** de bien vouloir préciser les différents aspects de la réforme envisagée à son ministère afin de redonner à l'académie des sciences son rôle historique de représentation vivante et moderne de la communauté scientifique au plus haut niveau.

Traitement des mourants : élaboration de règles éthiques.

19817. — 13 avril 1976. — **Mlle Gabrielle Scellier** demande à **Mme le ministre de la santé** de bien vouloir préciser la suite qu'elle entend réserver aux propositions contenues dans le document voté le 29 janvier 1976 par l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe aux termes duquel elle invite les états membres à « élaborer des règles éthiques pour le traitement des mourants », ce qui reviendrait en particulier à envisager la mise au point d'une législation dans le domaine de la relation médecin-malade devant la mort.

Mère de famille salariée : droit aux prestations de l'assurance maladie.

19818. — 13 avril 1976. — **M. André Rabineau** demande à **M. le ministre du travail** de bien vouloir préciser la suite qu'il entend réserver aux conclusions des études entreprises à son ministère tendant à permettre à une mère de famille exerçant une activité salariée d'obtenir les prestations en nature de l'assurance maladie de son propre chef, pour ses enfants mineurs, même si le père des enfants remplit également les conditions légales d'attribution.

Armes : conditions restrictives de vente.

19819. — 13 avril 1976. — **M. Robert Parenty** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur**, de bien vouloir préciser l'état actuel des études entreprises à son ministère, tendant à définir des conditions restrictives relatives aux ventes d'armes permettant notamment aux armuriers de disposer de listes de personnes auxquelles il serait interdit de vendre des armes, ou encore qu'un contrôle préalable puisse être exercé à l'égard des personnes désirant se procurer des armes.

Dépenses pour une campagne de publicité mensongère : fiscalité.

19820. — 13 avril 1976. — **M. Pierre Vallon** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** de bien vouloir préciser la suite qu'il entend réserver au rapport présenté très récemment par M. Wladimir Porché devant le Conseil d'Etat et estimant en particulier que les pouvoirs publics devraient aller beaucoup plus loin dans la voie du renforcement de la répression de la publicité mensongère suggérant la réintégration dans le bénéfice imposable de l'entreprise des dépenses publicitaires correspondant à la campagne ayant été reconnue mensongère.

Publicité « occulte » : assimilation à une publicité mensongère.

19821. — 13 avril 1976. — **M. Francisque Collomb** demande à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** de bien vouloir préciser la suite qu'il entend réserver aux conclusions du rapport présenté par M. Wladimir Porché devant le Conseil d'Etat, estimant que les pouvoirs publics devraient aller beaucoup plus loin dans la voie du renforcement de la répression de la publicité mensongère en préconisant plus particulièrement un remaniement de la loi d'orientation en faveur du commerce et de l'artisanat afin que la publicité « occulte » puisse être assimilée à une publicité mensongère.

Conditions de vie à l'âge de la retraite : harmonisation des régimes de retraite.

19822. — 13 avril 1976. — **M. René Jager** demande à **M. le ministre du travail** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à la proposition contenue dans l'avis adopté par le Conseil économique et social au cours de sa séance du 25 février 1976 portant sur les conditions de vie à l'âge de la retraite et souhaitant que les efforts du législateur tendent à une harmonisation des régimes des retraites de base, cette harmonisation devant être progressive et tenir compte des droits acquis. Il lui demande de bien vouloir préciser s'il compte entreprendre une étude allant dans le sens des préoccupations exprimées par le Conseil économique et social.

Conditions de vie à l'âge de la retraite : prise en compte des bonifications d'annuité pour le départ à la retraite des mères de famille.

19823. — 13 avril 1976. — **M. Michel Kauffmann** demande à **M. le ministre du travail** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à la proposition contenue dans l'avis adopté par le Conseil économique et social au cours de sa séance du 25 février 1976, portant sur les conditions de vie à l'âge de la retraite et souhaitant plus particulièrement que le Gouvernement ouvre la possibilité pour les mères de famille salariées de voir prendre en compte les bonifications d'annuités par enfant élevé pour la détermination de l'âge de départ à la retraite à taux plein.

Conditions de vie à l'âge de la retraite : abattement forfaitaire supplémentaire de 10 p. 100.

19824. — 13 avril 1976. — **M. Bernard Lemarié** demande à **M. le ministre du travail** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à la proposition contenue dans l'avis adopté par le Conseil économique et social au cours de sa séance du 25 février 1976 et portant sur les conditions de vie à l'âge de la retraite et suggérant l'institution d'une réduction forfaitaire de 10 p. 100 des ressources des retraités au titre de « frais inhérents à l'âge » dès le départ à la retraite pour le calcul de l'impôt sur le revenu, sans préjudice du maintien des dispositions plus favorables instituées par les lois de finances depuis 1972.

Conditions de vie à l'âge de la retraite : exonération d'impôts locaux pour les personnes âgées de plus de soixante-cinq ans.

19825. — 13 avril 1976. — **M. Kléber Malécot** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à la proposition contenue dans l'avis adopté par le Conseil économique et social au cours de sa séance du 25 février 1976 portant sur les conditions de vie à l'âge de la retraite et suggérant l'extension des exonérations d'impôts locaux aux personnes âgées de plus de soixante-cinq ans imposables sur le revenu.

Conditions de vie à l'âge de la retraite : dégrèvements fiscaux consentis à certaines personnes.

19826. — 13 avril 1976. — **M. Marcel Nuninger** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les récentes conclusions adoptées par le Conseil économique et social au cours de sa séance du 25 février 1976 portant sur les conditions de vie à l'âge de la retraite et lui demande de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à celles suggérant l'augmentation du montant des dégrèvements consentis en ce qui concerne l'impôt sur le revenu, d'une part aux personnes imposables et qui hébergent leurs ascendants âgés, d'autre part aux personnes âgées imposables qui ont des charges accrues du fait qu'elles vivent seules, ou sont frappées d'une invalidité partielle, ou vivent en habitat dispersé.

Conditions de vie à l'âge de la retraite : étalement sur deux ans du paiement de l'I.R.P.P. correspondant à la dernière année d'activité.

19827. — 13 avril 1976. — **M. Jacques Maury** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à la proposition contenue dans l'avis

adopté par le Conseil économique et social au cours de sa séance du 25 février 1976 et portant sur les conditions de vie à l'âge de la retraite, suggérant l'étalement sur deux ans au moins du paiement de l'impôt sur le revenu correspondant à la dernière année d'activité des personnes mises à la retraite.

*Conditions de vie à l'âge de la retraite :
programme finalisé de maintien à domicile.*

19828. — 13 avril 1976. — **M. Louis Orvoën** demande à **Mme le ministre de la santé** de bien vouloir préciser la suite qu'elle envisage de réserver aux conclusions contenues dans l'avis adopté par le conseil économique et social au cours de sa séance du 25 février 1976 et portant sur les conditions de vie à l'âge de la retraite et plus particulièrement celles préconisant, dans le cadre de la politique du maintien à domicile, la suppression des obstacles qui retardent l'exécution du programme finalisé, de façon à rattraper le retard pris dans la mise en place des secteurs et à accélérer le rythme des réalisations, plus particulièrement en déconcentrant toutes les décisions au niveau régional pour la signature des contrats de secteur établis dans le cadre national.

*Conditions de vie à l'âge de la retraite :
maintien à domicile des personnes âgées.*

19829. — 13 avril 1976. — **M. Paul Pillet** demande à **Mme le ministre de la santé** de bien vouloir préciser la suite qu'elle envisage de réserver aux conclusions contenues dans l'avis adopté par le Conseil économique et social au cours de sa séance du 25 février 1976 portant sur les conditions de vie à l'âge de la retraite et plus particulièrement celles concernant la suppression des obstacles qui retardent l'exécution du programme finalisé de la politique du maintien à domicile des personnes âgées et préconisant une augmentation préférentielle des crédits de fonctionnement de façon à pouvoir utiliser largement tous les secteurs existants.

*Conditions de vie à l'âge de la retraite :
développement de l'aide ménagère.*

19830. — 13 avril 1976. — **M. André Rabineau** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé** sur les conclusions contenues dans l'avis adopté par le Conseil économique et social au cours de sa séance du 25 février portant sur les conditions de vie à l'âge de la retraite, plus particulièrement en ce qui concerne le développement de l'aide ménagère à domicile. Il lui demande de bien vouloir préciser la suite qu'elle entend réserver à la proposition formulée tendant à une harmonisation des taux de prise en charge de l'aide ménagère, quels que soient l'organisme payeur et l'augmentation des crédits d'action sociale consacrés à cette intervention.

*Mesure pour prévenir le vol de chèques :
délivrance de chéquiers assortis d'une carte de garantie.*

19831. — 13 avril 1976. — **M. Jean Colin** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** de bien vouloir préciser la suite qu'il entend réserver aux conclusions du rapport adopté récemment par la chambre de commerce et d'industrie de Paris traitant du problème des chèques volés et suggérant la généralisation des chèques assortis d'une carte de garantie. Selon ce système les carnets de chèques seraient délivrés assortis d'une carte assurant le paiement de ce chèque à concurrence de 500 francs, solution qui n'entraînerait pour les commerçants aucune charge financière nouvelle, tout en leur apportant le service dont ils ont besoin.

Tourisme rural diffus.

19832. — 13 avril 1976. — **M. Jean Cauchon** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur**, de lui préciser la suite qu'il envisage de réserver à la proposition de l'association des maires de France qui, dans le cadre de la définition d'une politique économique plus volontaire en milieu rural, tendait à substituer au tourisme concentré un tourisme diffus, prenant en compte les vocations diverses et complémentaires des différentes zones rurales et prévoyant notamment la participation de l'Etat au financement des équipements de loisirs et des infrastructures d'accueil.

*Mesure pour prévenir le vol de chèques :
création d'un fichier central.*

19833. — 13 avril 1976. — **M. Robert Parenty** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** de bien vouloir préciser la suite qu'il entend réserver aux conclusions du rapport adopté récemment par la chambre de commerce et d'industrie de Paris demandant que des mesures soient prises dans le domaine des chèques volés et qu'en particulier soit créé un fichier centralisant les renseignements en matière de chèques volés ou bien encore l'obligation de l'apposition de la photographie du titulaire sur les carnets de chèques.

Ventes au détail au-dessus de 200 francs T.T.C. : procédure.

19834. — 13 avril 1976. — **M. Jacques Braconnier** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, dans certains commerces de détail et par exemple dans la bijouterie, de nombreuses ventes sont effectuées à une clientèle particulière pour une valeur unitaire supérieure à 200 francs T.T.C. Il lui demande de lui préciser : a) si un bijoutier est légalement tenu de remettre à l'acheteur une facture établie au nom de celui-ci ; b) dans l'affirmative, quelle doit être son attitude si le client refuse de décliner son identité ; c) quelles sont les obligations précises que doit respecter le commerçant en question, eu égard aux dispositions de l'article 60-II de la loi 75-1278 du 30 décembre 1975 ; d) si, dans le cas de règlement par chèque (bancaire ou postal), l'inscription au livre de trésorerie, sous la rubrique : « Ventes comptant magasin », de l'indication du nom et de l'adresse de l'acheteur et du prix T.T.C. de l'article vendu satisfait aux exigences légales (dans l'hypothèse où le commerçant n'établit pas de factures pour de telles opérations commerciales) ; e) si, dans le cas où le commerçant dispose d'une caisse enregistreuse, la délivrance d'un ticket au client y répond (le double du ticket étant conservé par le commerçant et tenu à la disposition du fisc en cas de contrôle).

REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

*Elevage ovin : suspension de l'importation de moutons
en provenance d'Australie.*

19323. — 21 février 1976. — **M. Cluzel** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les difficultés que risque de faire courir à l'élevage français, l'importation massive de moutons en provenance d'Australie et transitant par l'Angleterre. Alors que les éleveurs français, soumis à la concurrence communautaire, se heurtent déjà à de graves problèmes pour mener à bien leur activité, il semble que cet apport supplémentaire de moutons sur le marché national soit tout à fait inopportun. C'est pourquoi il demande que des mesures soient prises pour arrêter l'entrée en France des moutons en provenance d'Australie et transitant par l'Angleterre.

Réponse. — L'attention du ministre de l'agriculture avait déjà été attirée par le fait qu'en 1975 nous avions importé 50 000 ovins vivants en provenance du Royaume-Uni. Le poids exprimé en équivalent carcasse de ces animaux soit 1 000 tonnes environ est relativement faible comparé aux 26 000 tonnes de viande que nous recevons de ce pays. L'importation de ces animaux, qu'ils soient nés au Royaume-Uni, en Irlande ou en Australie est effectuée conformément à notre réglementation nationale et soumise aux conditions habituelles applicables aux achats auprès des pays tiers ou des nouveaux Etats membres. Par avis motivé du 30 octobre 1975, la commission des communautés européennes a estimé que conformément à l'article 60, paragraphe 2 de l'acte d'adhésion, la France pouvait légitimement appliquer à ces importations notre système tel qu'il existait au 1^{er} février 1973, ces mesures faisant partie d'une « organisation nationale de marché ». Notre système actuel est donc suffisant pour protéger notre élevage contre l'entrée en France des moutons en provenance d'Australie et transitant par l'Angleterre.

*Equarrissage (installations spécialisées) : publication
des textes réglementaires.*

19382. — 27 février 1976. — **M. Louis Jung** demande à **M. le ministre de l'agriculture** de bien vouloir lui préciser les perspectives et les échéances de publication de l'arrêté fixant les mesures particulières concernant les installations spécialisées prévues par l'arti-

de 4 de la loi n° 75-1336 du 31 décembre 1975 complétant le code rural en ce qui concerne l'industrie de l'équarrissage afin qu'elles satisfassent obligatoirement aux conditions d'hygiène imposées aux équarrissages telles que le prévoit plus particulièrement l'article 267 du code rural.

Réponse. — La loi n° 75-1336 du 31 décembre 1975 complétant et modifiant le code rural en ce qui concerne l'industrie de l'équarrissage a prévu que les installations spécialisées fonctionnant en annexe d'un abattoir avant la date de publication de la loi devront faire l'objet de mesures particulières afin de répondre aux conditions relatives aux établissements classés. Les dispositions envisagées auront pour but de veiller à ce que ces installations ne constituent pas, pour l'établissement ou les établissements voisins dans lesquels sont élaborés des produits destinés à la consommation humaine, une cause de pollutions ou de nuisances. Ce texte, tenant compte de la réalité du marché des sous-produits animaux, sera élaboré lorsque les contacts, permettant de définir les dispositions à prendre pour répondre aux exigences évoquées précédemment, auront été pris avec les organismes spécialisés concernés.

ECONOMIE ET FINANCES

Recettes ruralistes : suppression.

15760. — 6 février 1975. — M. Jean Cluzel attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la contradiction entre la réponse faite à sa question n° 13355, publiée au *Journal officiel* du 26 février 1974, et celle qui a été faite à la question n° 14845 du 2 août 1974, posée par M. Louis Jung. Il demande de lui confirmer cette dernière réponse et de lui indiquer quelles seront les principales modalités du nouveau plan de réforme actuellement en cours d'élaboration.

Réponse. — La contradiction apparente entre les réponses faites respectivement aux questions n° 13355 et n° 14845 publiées, la première au *Journal officiel* du 26 février 1974, la seconde à celui du 3 décembre 1974, s'explique de la façon suivante. La réponse qui a été faite à l'honorable parlementaire, le 26 février 1974, se situe à une période où le plan de réorganisation du réseau comptable de base était en cours. Il comportait l'implantation de recettes locales à compétence élargie et la suppression corrélatrice des recettes et bureaux auxiliaires. La réponse adressée à M. Louis Jung est postérieure aux engagements pris par le Premier ministre dans sa déclaration de politique générale du 5 juin 1974, à la suite desquels il a été prescrit de surseoir à toute fermeture de recette, et bureau auxiliaires. Toutefois, l'objectif de la réforme, consistant en la modernisation du réseau comptable primaire, inadapté et hétérogène, n'est pas abandonné. A cet effet, le Premier ministre a été saisi de propositions d'aménagements au plan initial de réorganisation, tendant à augmenter très sensiblement le nombre des points de contact avec les usagers, afin de permettre à ces derniers d'accomplir sans difficultés les formalités auxquelles ils sont assujettis. L'économie de ces propositions consiste à compléter le réseau des recettes locales à compétence élargie par la création de recettes locales spécialisées dans les attributions viti-vinicoles et par la désignation, aux endroits nécessaires, de « correspondants des impôts » destinés à faciliter l'accomplissement des obligations fiscales imposées aux usagers. Dès qu'une décision sera intervenue, les instructions seront données aux directeurs des services fiscaux afin que ces aménagements soient effectués sans délai. En toute hypothèse, l'avis des préfets sera demandé, le moment venu, sur les conditions d'applications au plan local de ces orientations générales.

Caisse d'assurance maladie : remboursement des avances.

15949. — 22 février 1975. — M. Auguste Chapin demande à M. le ministre de l'économie et des finances de lui indiquer les modalités selon lesquelles doit s'effectuer le remboursement de l'avance consentie à la caisse nationale d'assurance maladie maternité des travailleurs non salariés des professions non agricoles et si de nouvelles dispositions sont envisagées en faveur de cet organisme.

Réponse. — Les avances attribuées en 1974 et en 1975, au taux de 5 p. 100 l'an, à la caisse nationale d'assurance maladie maternité des travailleurs non salariés des professions non agricoles (C. A. N. A. M.) lui ont permis d'assurer un règlement continu des prestations qui lui incombent. Elles ont été intégralement remboursées au cours du deuxième semestre de l'année 1975. La situation financière de l'organisme est suivie avec attention tant par les dirigeants de la C. A. N. A. M. que par les pouvoirs publics, de telle sorte que toutes les mesures qui s'avèreraient éventuellement nécessaires puissent être prises en temps utile.

Crédit (mention du taux réel).

17531. — 28 août 1975. — M. Louis Orvoen demande à M. le ministre de l'économie et des finances de lui préciser l'état de préparation et de publication des textes susceptibles d'améliorer l'information des emprunteurs, en application d'un certain nombre de suggestions présentées notamment par le conseil économique et social, textes en cours d'études ainsi qu'il le précisait en réponse à sa question écrite n° 16140 du 15 mars 1975.

Réponse. — La préparation d'un projet de loi destiné à améliorer l'information et la protection des emprunteurs est activement poursuivie. Un avant-projet a été élaboré par le ministère de l'économie et des finances et a été récemment transmis aux autres départements ministériels intéressés. Ce projet pourra probablement être soumis au Parlement au cours de la présente session.

Crédit (information et protection accrues du public).

17648. — 6 septembre 1975. — M. Raoul Vadepied demande à M. le ministre de l'économie et des finances de lui préciser l'état actuel de préparation du projet de loi susceptible de permettre une information et une protection accrues du public dans le domaine des opérations de crédit et si un tel texte est susceptible d'être soumis au Parlement lors de sa prochaine session.

Réponse. — La préparation du projet de loi auquel se réfère l'honorable parlementaire se poursuit activement. Un avant-projet de texte a été élaboré par le ministère de l'économie et des finances et a été récemment transmis aux autres départements ministériels intéressés. Ce projet pourra être probablement soumis au Parlement au cours de la présente session.

Protection des acheteurs de maisons individuelles.

17772. — 17 septembre 1975. — M. Maurice PrévotEAU demande à M. le ministre de l'économie et des finances de lui préciser si un projet de loi susceptible de mieux protéger les acheteurs de maisons individuelles est susceptible d'être soumis au vote du Parlement lors de sa prochaine session, ainsi que l'annonce en avait été faite en mai 1975 par M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances.

Réponse. — Le souci de renforcer la protection des acquéreurs de maisons individuelles sur plan et, d'une façon générale, celle qui est due aux accédants à la propriété, constitue une préoccupation constante des pouvoirs publics, et a déjà fait l'objet de réflexions et d'études de la part des différents départements ministériels intéressés. Le Gouvernement n'a du reste pas manqué de donner son assentiment aux amendements présentés par M. Daillet lors de la discussion du projet de loi relatif à la protection des occupants (*Journal officiel*, Débats, Assemblée nationale, 1975, p. 10104). Ces amendements n'ayant pas été en définitive soumis au vote du Parlement, le Gouvernement se propose d'élaborer un projet de loi et d'arrêter diverses mesures tendant à parfaire les textes actuellement applicables en ce domaine.

Chèques (mention litigieuse).

17941. — 9 octobre 1975. — M. Louis Boyer expose à M. le ministre de l'économie et des finances que, depuis un certain temps, divers tireurs apposent sur les chèques qu'ils émettent la mention « chèque endossable, sauf pour remise directe à l'encaissement ». Cette mention semble constituer une restriction non autorisée à la libre circulation du moyen légal de paiement qu'est le chèque. En effet, le bénéficiaire d'un chèque affecté de cette restriction, au lieu de pouvoir l'endosser régulièrement pour effectuer immédiatement un paiement, est tenu d'attendre un délai d'encaissement qui peut demander plusieurs jours, d'où un préjudice certain. Par ailleurs, le bénéficiaire d'un chèque revêtu de la mention litigieuse peut être tenté d'en encaisser le montant en espèces, dont il disposera pour d'autres règlements, ce qui va à l'encontre du vœu du législateur qui, en donnant au chèque valeur légale de paiement, a entendu notamment limiter la circulation des espèces. Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir lui faire connaître son avis sur la régularité et la valeur de la mention dont il s'agit.

Réponse. — L'article 13 du décret-loi du 30 octobre 1935 unifiant le droit en matière de chèques dispose que « le chèque stipulé payable au profit d'une personne dénommée avec ou sans clause expresse « à ordre » est transmissible par la voie de l'endossement ».

Il suffit donc que le chèque soit établi au profit d'un bénéficiaire déterminé pour qu'il soit endossable et par conséquent transmissible. Une mention « chèque endossable sauf pour remise directe à l'encaissement » ne ferait donc pas obstacle à la circulation du chèque. Pour empêcher cette circulation, il conviendrait que le tireur stipule le chèque payable au profit d'une personne dénommée en l'assortissant de la clause « non à ordre » ou « non endossable » ou une clause équivalente. Dans ce dernier cas, le chèque n'est plus transmissible et ne peut être encaissé que par le bénéficiaire lui-même. En pratique, d'après les informations en provenance des banques, la mention « chèque endossable sauf pour remise directe à l'encaissement » n'est guère usuelle. En revanche, certains tireurs, qui souhaitent éviter la circulation des chèques qu'ils émettent, apposent la mention : « non endossable sauf pour remise directe à l'encaissement » ou une formule équivalente. Une telle mention, qui n'est pas contraire à la loi et semble d'ailleurs d'un usage peu fréquent, a pour effet de rendre le chèque non transmissible, le bénéficiaire ayant toutefois la faculté de conférer par endossement procuration à un mandataire pour encaisser le chèque.

*Cotisations d'assurance maladie du régime agricole :
déductibilité fiscale.*

18387. — 22 novembre 1975. — **M. Jacques Braconnier** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** le cas d'un contribuable exerçant une activité commerciale et agricole, ayant commencé celle-ci courant 1975 et ayant opté pour le régime d'imposition B. I. C. qui règle provisoirement les cotisations d'assurance maladie suivant le régime des exploitants agricoles. Il lui demande si lesdites cotisations sont déductibles fiscalement du résultat commercial imposable.

Réponse. — Lorsqu'un contribuable exerce simultanément une activité commerciale et une activité agricole, les cotisations versées au titre du régime d'assurance maladie des exploitants agricoles constituent, en principe, une charge du seul bénéfice agricole. Cette charge est couverte par le forfait si l'exploitant relève de ce mode d'imposition ; elle est, en revanche, déductible pour son montant réel si le contribuable est imposable selon le régime du bénéfice réel. Toutefois, lorsque les opérations agricoles ne sont que l'extension de l'activité commerciale, les revenus provenant de ces opérations doivent, conformément aux dispositions de l'article 155 du code général des impôts, être pris en compte pour la détermination des bénéfices industriels et commerciaux à comprendre dans les bases de l'impôt sur le revenu. Dans ce cas, les cotisations en cause sont déductibles du résultat d'ensemble ainsi déterminé.

Sociétés civiles de construction vente : imposition des plus-values.

18693. — 19 décembre 1975. — **M. Paul Guillard** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que : 1^o l'article 28 de la loi n° 64-1278 du 23 décembre 1964, en excluant du champ d'application de l'article 206-2 du code général des impôts les sociétés civiles de construction vente, prévoyait que ces sociétés seraient soumises au même régime fiscal que les sociétés en nom collectif effectuant les mêmes opérations (art. 239 ter du C. G. I.). Par ailleurs, il résulte de la doctrine administrative que, en règle générale, les bénéfices réalisés par les sociétés dont il s'agit seront déterminés conformément aux dispositions de l'article 60 du C. G. I., c'est-à-dire dans les conditions prévues pour les exploitants individuels ; 2^o l'article 169 de l'annexe II au C. G. I. précise qu'en cas de vente d'un immeuble en l'état futur d'achèvement défini à l'article 166, la plus-value est réputée réalisée à la date de délivrance du récépissé de la déclaration d'achèvement des travaux visée à l'article 165 dudit code. En l'état, l'article 169 de l'annexe II semblant bien avoir été inséré au C. G. I. dans le but de reporter au besoin la taxation de la plus-value lorsque la vente d'immeuble en l'état futur d'achèvement peut être assimilée à une vente d'immeuble achevé, donc, en ce sens, paraissant constituer une mesure de faveur pour le décalage de la liquidation définitive de l'impôt, étant entendu qu'un prélèvement est effectué à titre provisoire, et l'article 60 du C. G. I. disposant que les bénéfices doivent être arrêtés selon les règles du droit commun, il semble logique d'admettre que le contribuable détermine chaque année, à titre provisoire, les résultats acquis pour chaque opération engagée et qu'il règle au Trésor public l'impôt estimé dû sous déduction du prélèvement qui se rapporte aux ventes de l'année considérée. Il lui demande, en conséquence, si l'administration est en droit d'exiger qu'en toute circonstance la plus-value soit déterminée lors de l'achèvement de l'ensemble immobilier et, dès lors, imposée globalement au titre de l'année de cet achèvement. Une réponse

affirmative, en conduisant certains contribuables à ne pas être imposés pendant une période variable de deux ans à cinq ans, voire plus, selon l'importance de l'opération immobilière, et à supporter une plus lourde taxation au titre d'une seule année pourrait sembler contraire à l'équité.

Réponse. — S'il correspond à une créance certaine dans son principe et déterminée quant à son montant, le prix rémunérant une vente en l'état futur d'achèvement doit être régulièrement compris dans les recettes d'exploitation de l'entreprise de construction en application des dispositions de l'article 38-2 du code général des impôts. Toutefois, conformément aux dispositions de l'article 39-1 de ce code, le profit net immobilier afférent à cette opération est établi sous déduction du coût d'achat des matières premières et de toutes les charges directes et indirectes de production qui entrent ou entreront dans le coût réel de la construction au sens de l'article 38 nonies de l'annexe III audit code. Lorsque ces dépenses et charges ne sont pas encore exposées ou supportées à la date de la vente de l'immeuble à construire, les entreprises de construction sont autorisées, en vue d'y faire face, à constituer une provision également déductible sous les conditions de forme et de fond visées au 5 de l'article 39-1 précité. En réputant le profit immobilier réalisé à la date de la délivrance du récépissé de la déclaration d'achèvement des travaux, l'article 169 de l'annexe II déroge à ce principe d'imposition. Néanmoins, s'agissant d'une dérogation apportée dans l'intérêt du contribuable, l'administration admet l'entreprise de construction à opter pour l'imposition du profit constaté au titre de l'exercice en cours à la date de la vente. L'option doit cependant être définitive et exprimée à l'occasion de la production de la déclaration afférente aux résultats du premier exercice pour lequel cette faculté est utilisée.

Prêts aux jeunes ménages (crédits).

18730. — 20 décembre 1975. — **M. Caillavet** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'un certain nombre de demandes de prêts attribués aux jeunes ménages ne peuvent actuellement être satisfaites car il semble que la caisse nationale d'allocations familiales ait cessé de déléguer ses crédits aux caisses locales. En conséquence, il l'invite à donner des instructions pour que soient palliées de semblables difficultés. Il lui demande, par ailleurs, s'il ne considère pas équitable que lesdites demandes non conclues en 1975, par suite de ces errements, soient automatiquement accordées sans déposer de nouveaux dossiers.

Réponse. — Deux dotations de cent millions de francs chacune ont été accordées successivement le 17 juillet 1975 et le 19 novembre 1975 aux caisses d'allocations familiales par le ministre du travail, en accord avec le ministre de l'économie et des finances, pour que ces organismes disposent des fonds nécessaires pour honorer les demandes de prêts aux jeunes ménages qui leur sont présentées. Le décret n° 76-117 du 3 février 1976 et l'arrêté de même date ont institué une dotation correspondant aux besoins signalés par l'honorable parlementaire.

Droit des sociétés.

18775. — 24 décembre 1975. — **M. Marcel Lucotte** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'en application des dispositions de la loi n° 72-1147 du 23 décembre 1972, quatre médecins ont constitué entre eux une société civile de moyens qui a opté pour le régime spécial de la transparence fiscale. En vue de faciliter, comme c'est son objet, l'exercice de sa profession à chacun de ses membres, la société dont il s'agit doit procéder à d'importants investissements. Elle pourrait sans doute, pour ce faire, contracter un emprunt dont les intérêts viendraient s'ajouter à ses autres charges. Toutefois, deux d'entre eux étant de jeunes praticiens susceptibles d'obtenir des prêts personnels à des conditions avantageuses, il se révèle plus intéressant que chacun des associés contracte un emprunt au moyen duquel il souscrirait à une augmentation de capital qui permettrait à la société d'acquiescer le matériel convoité. Il lui demande si, dans cette hypothèse, chacun des membres de la société serait autorisé à déduire, au titre de ses frais professionnels individuels, les intérêts de l'emprunt qu'il aura contracté pour l'augmentation de capital, étant bien entendu, par ailleurs, que la souscription de chacun des associés sera du même montant.

Réponse. — Il est précisé à l'honorable parlementaire que l'article 6-V de la loi n° 75-1242 du 27 décembre 1975 a abrogé, à compter du 1^{er} janvier 1976, le régime de la transparence fiscale pour lequel certaines sociétés civiles de moyens avaient pu opter. Mais, suivant l'article 7-11 de la même loi, les parts de sociétés civiles de moyens constituent des éléments affectés à l'exercice de la profession. En

conséquence, les emprunts contractés par les associés d'une société civile de moyens pour souscrire à une augmentation de capital destinée à permettre à la société d'assurer le financement de ses investissements ont un caractère professionnel. Les intérêts versés à ce titre doivent donc être retenus pour la détermination du bénéfice non commercial de chacun des intéressés.

Distinction loi-règlement en matière fiscale.

18820. — 3 janvier 1976. — **M. Maurice PrévotEAU** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** de bien vouloir lui préciser la nature, les perspectives et les échéances des études entreprises à son ministère, tendant à apprécier, en liaison avec le récent rapport du Conseil d'Etat, la modification des limites du pouvoir réglementaire résultant des dispositions des articles 34 et 37 de la Constitution à l'égard des tolérances fiscales existantes en matière de droits d'enregistrement, de contributions indirectes et de droits en douanes.

Réponse. — Des contacts ont été pris avec le Conseil d'Etat pour remédier aux problèmes d'ordre juridique soulevés dans le récent rapport auquel fait allusion l'honorable parlementaire.

Mensualisation des impôts locaux.

18841. — 9 janvier 1976. — **M. François Dubanchet** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le montant des contributions que les municipalités sont amenées à mettre à la charge des administrés, notamment la taxe d'habitation. Il demande si, pour éviter qu'une dépense de plus en plus lourde ne vienne obérer les budgets familiaux à échéance fixe chaque année, il ne conviendrait pas d'offrir aux débiteurs la possibilité de se libérer par paiements mensuels, selon la méthode employée pour l'impôt sur le revenu.

Réponse. — Le contrat de mensualisation actuellement offert aux contribuables pour le paiement de l'impôt sur le revenu ne pourrait être étendu au recouvrement des impôts locaux qu'après achèvement de la mécanisation de l'assiette et du recouvrement de ces impositions: la réalisation de cette opération conditionne, en tout état de cause, la mise à l'étude de la suggestion de l'honorable parlementaire.

T. V. A. : exonération des « travaux de composition ».

18874. — 9 janvier 1976. — **M. Jean Colin** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'aux termes de l'article 261-8 du code général des impôts sont exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée les travaux de composition et d'impression des journaux et publications périodiques qui bénéficient eux-mêmes de l'exonération de la taxe sur la valeur ajoutée en ce qui concerne notamment la vente au numéro ou par abonnement. Il lui demande quelle est, en la circonstance, la signification précise qu'il convient de donner aux « travaux de composition » visés par le texte en cause. Logiquement, en effet, la réalisation et la fourniture par un organisme spécialisé ou non, d'informations, d'articles, etc. à une entreprise de presse constituent des opérations qui répondent à la définition des travaux de composition susceptibles de bénéficier éventuellement de la franchise de la taxe sur la valeur ajoutée prévue par l'article 261-8 précité.

Réponse. — La notion des travaux de composition des journaux recouvre les seules opérations de façon, préliminaires à l'impression, qui sont réalisées dans le cadre normal des activités graphiques de photogravure et de clicherie: travaux de composition manuelle, de composition mécanique, de composition photographique ou de composition planographique qui se matérialisent par la fourniture des clichés d'imprimerie et épreuves photographiques constituant l'accessoire de ces clichés, ou aboutissent à la réalisation des « formes imprimantes » utilisées dans le procédé d'impression en offset. Il est précisé à l'honorable parlementaire qu'en ce qui concerne le problème qu'il évoque, des fournitures d'informations ou d'articles il existe également des dispositions spéciales d'exonération de taxe sur la valeur ajoutée dont la portée est limitée: 1° aux fournitures que les agences de presse agréées font aux éditeurs de publications exonérées (§ c de l'article 261-8, 1°, du code général des impôts); 2° aux affaires qui consistent à transmettre des messages de presse aux éditeurs de publications ou agences de presse exonérées (§ d de l'article déjà cité); 3° aux rétrocessions d'éléments d'information réalisées par une entreprise de presse à une autre entreprise de presse, en vue de l'édition de périodiques exonérés (§ e de l'article déjà cité).

Œuvres d'intérêt général: dons.

18945. — 20 janvier 1976. — **M. Pierre Schiélé** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** s'il compte publier prochainement le décret prévu pour l'application de l'article 5 de la loi de finances pour 1976 (n° 75-1278 du 30 décembre 1975) concernant les œuvres d'intérêt général répondant à certaines conditions et susceptibles de recevoir les dons faits par des contribuables autres que les entreprises et déductibles dans la limite de 0,50 p. 100 du revenu imposable en sus des facilités de déduction existant actuellement.

Réponse. — Le décret n° 76-194 du 26 février 1976, publié au *Journal officiel* du 28 février 1976, répond aux prescriptions de l'article 5 de la loi de finances pour 1976. Aux termes de ce texte, le supplément de déduction autorisé est réservé aux œuvres d'intérêt général de caractère philanthropique, éducatif, scientifique, social ou familial qui sont reconnues d'utilité publique ou qui contribuent à la satisfaction d'un besoin collectif, dans des conditions étrangères à celles du marché.

Accidents du travail hors métropole: rente viagère.

18967. — 23 janvier 1976. — **M. Francis Palmero** porte à l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances**, le cas des victimes d'accidents du travail survenus hors métropole, auxquels les prestations d'une allocation (attribuée par l'application du décret du 17 mai 1974, n° 74-497, paru au *Journal officiel* du 19 mai 1974), sont versées par la caisse des dépôts et consignations de Bordeaux. Il est spécifié sur les imprimés de la caisse des dépôts et consignations de Bordeaux que cette allocation n'est que « viagère ». Il lui demande s'il ne serait pas bon d'envisager, dans le cadre de la politique de réduction des inégalités sociales et étant donné le faible nombre de personnes intéressées, de transformer cette rente en pension vieillesse, réversible par moitié comme pour les accidents du travail en métropole.

Réponse. — La législation applicable aux accidents du travail survenus sur le territoire métropolitain de la France, qui a été étendue par le décret n° 74-487 du 17 mai 1974 aux Français dont l'accident s'était produit hors du territoire métropolitain, prévoit effectivement que les rentes servies aux travailleurs atteints d'une incapacité permanente de travail sont personnelles et viagères. Toutefois deux éléments viennent atténuer le caractère exclusivement personnel et viager de cette rente. L'existence, pour l'intéressé, d'une possibilité de partager de son vivant sa rente, dont une partie devient réversible sur son conjoint, sans qu'il puisse en résulter de majoration de la dépense globale à la charge de la sécurité sociale ou de l'Etat, cette mesure concerne aussi bien les Français d'outre-mer que les autres. L'existence d'une possibilité d'indemnisation propre au conjoint, lorsque le décès de la victime d'un accident du travail résulte des conséquences de l'accident. Cette possibilité, qui n'était ouverte que pendant cinq ans, n'a pas été offerte aux Français rapatriés de territoires anciennement sous souveraineté française, en raison des difficultés qu'il y aurait à prouver le lieu de causalité entre l'accident du travail et le décès parfois très ancien, survenu outre-mer. Il ne semble donc pas souhaitable de revenir sur cette disposition. Enfin, les dispositions relatives au calcul des retraites des Français d'outre-mer font l'objet de dispositions particulières qui ne se traduisent pas par une diminution de leurs avantages par rapport à ceux des Français métropolitains. Transformer les rentes acquises outre-mer par les Français accidentés du travail en pensions de vieillesse équivaldrait donc à donner à ces personnes des avantages supérieurs à ceux qu'elles auraient obtenus si leur accident s'était produit en France. La suggestion de l'honorable parlementaire ne paraît donc pas pouvoir être retenue.

Instituts médico-pédagogiques départementaux (indemnités de logement des instituteurs).

18979. — 23 janvier 1976. — **M. Rémi Herment** a l'honneur d'appeler l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation, au regard du régime des indemnités de logements, des instituteurs qui enseignent dans les instituts médico-pédagogiques (I. M. P.) départementaux. Dans une réponse à une question écrite (n° 11636, *Journal officiel*, Sénat, du 19 septembre 1972), **M. le ministre de la santé** écrivait, parlant des intéressés: « ... les collectivités locales doivent assurer le logement ou verser des indemnités de logement. Des instructions seront adressées prochainement à MM. les préfets pour qu'à l'occasion de la fixation des prix de journée 1973, le montant de ces indemnités soit pris en compte ». Or, ces instructions, lors de leur parution, ne contenaient aucune disposition traitant du sujet. Il n'en demeure pas

moins que, dans de nombreux départements, les instituteurs affectés dans les I.M.P. départementaux ont bénéficié, jusqu'à ce jour, de l'indemnité de logement. Tel n'est pas le cas des instituteurs de l'I.M.P. de la Meuse, à l'égard desquels le comptable départemental s'est résolument opposé à tout versement d'une indemnité de logement. Aussi, il aimerait connaître : 1° les raisons pour lesquelles les instructions sur la fixation des prix de journée 1973, ni les suivantes, n'ont finalement pas apporté la solution annoncée ; 2° si, compte tenu des nombreux versements consentis en fait dans les départements où les textes ont été appliqués avec souplesse, l'extension d'une telle bienveillance ne pourrait être admise au profit des enseignants du départements où l'interprétation des textes a été plus stricte ; 3° à défaut, les mesures envisagées pour que soient finalement respectés les principes élémentaires de la justice distributive à l'égard de membres du personnel enseignant, liés à une collectivité qui, de surcroît, a conclu avec le ministère de l'éducation un protocole dont un article s'exprime ainsi : « L'établissement doit assurer aux maîtres enseignants ou éducateurs le logement en nature ou, à défaut, l'indemnité représentative de logement accordée aux maîtres des écoles publiques ».

Réponse. — Lorsque les instituteurs enseignent dans les instituts médico-pédagogiques départementaux, ils ne peuvent bénéficier de l'avantage de logement communal prévu par la loi du 19 juillet 1886, qui n'est applicable qu'aux instituteurs exerçant dans les écoles publiques communales. Ils sont alors soumis en matière de logement aux règles de droit commun fixées par le décret n° 60-191 du 24 février 1960 relatif à l'occupation des logements par des fonctionnaires de l'Etat dans des immeubles détenus par des collectivités locales. Or, si ce texte permet aux collectivités de faire bénéficier les intéressés d'une concession de logement, qui est accordée, selon le cas, par nécessité ou utilité de services, il interdit par contre le versement d'une indemnité compensatrice. C'est la raison pour laquelle le ministre de la santé n'a pu prendre en considération une indemnité de cette nature dans ses instructions relatives à la fixation des prix de journée dans les établissements concernés.

Tabacs (aménagement progressif du monopole).

19022. — 30 janvier 1976. — **M. Charles Zwickert** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'à partir du 1^{er} janvier 1976, cinquante-sept nouvelles marques de tabacs fabriqués, dont huit cigarettes, vingt-quatre tabacs à fumer, un tabac à priser et vingt-quatre cigares seront mises en vente sur le marché français. Il lui demande si cette mesure qui constitue une première étape à l'aménagement progressif du monopole d'importation en application de l'article 44 des traités d'adhésion à la Communauté économique européenne comportera d'autres étapes et s'il peut en préciser les modalités.

Réponse. — Sur cinquante-sept nouvelles marques de tabacs fabriqués mises en vente sur le marché français à compter du 1^{er} janvier 1976, vingt-sept provenaient des nouveaux Etats membres (cinq cigarettes, dix-sept tabacs à fumer, quatre cigares, un tabac à priser). Il s'agissait là d'une mesure prise en application de l'article 44 des traités d'adhésion à la Communauté économique européenne, et qui faisait suite à des dispositions prises dès l'automne, en vue d'accroître les exportations des nouveaux Etats membres. Pour des raisons purement techniques, il avait été envisagé de limiter le nombre de marques des produits des nouveaux Etats membres à introduire sur le marché français le 1^{er} janvier 1976. Il a été possible de ne pas faire jouer cette disposition. On peut donc considérer que le 1^{er} janvier 1976 ces produits ont pu être importés et mis sur le marché français sans restriction d'aucune sorte. Il paraît très probable que lorsque de nouvelles marques se présenteront, elles pourront également être introduites sans limitation. Ainsi donc, le Gouvernement ayant rempli ses obligations au regard de l'article 44 de ces traités dès maintenant, aucune mesure nouvelle ne paraît nécessaire.

Professeurs agrégés (redressement indiciaire).

19034. — 30 janvier 1976. — **M. Georges Cogniot** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le fait que les colonels viennent, à juste titre, d'obtenir de substantiels avantages de carrière tandis que les agrégés de l'université, qui sont leurs homologues, n'en bénéficient pas. En effet, dorénavant, les colonels seuls accèdent massivement aux échelles-lettres. Il lui demande quand cette injustice flagrante sera corrigée.

Réponse. — La situation des professeurs agrégés diffère de celle des colonels au regard tant des modalités de recrutement

et de formation que de la nature et des conditions d'exercice des fonctions et de l'importance des sujétions que celles-ci comportent. Il ne paraît donc pas justifié de considérer qu'il s'agit de personnels homologues, une telle comparaison n'ayant d'ailleurs, sur le plan statutaire, aucun fondement.

Assurances aériennes : taux des primes.

19071. — 31 janvier 1976. — **M. Marcel Fortier**, rappelant que le groupement technique des assurances aériennes impose à ses adhérents des taux de primes uniformes pour les matériels au-dessous d'une certaine puissance, demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** si cette pratique n'est pas en contradiction avec les dispositions de l'article 59 bis de l'ordonnance du 30 juin 1945 relative aux prix, ces dispositions ayant été insérées par le décret n° 53-704 du 9 août 1953 relatif au maintien ou au rétablissement de la libre concurrence industrielle et commerciale.

Réponse. — Les sociétés d'assurances françaises et étrangères habilitées à pratiquer des opérations d'assurance aviation ont la faculté d'adhérer librement au groupement français de réassurance aviation. Ce groupement a pour objet principal de fournir au marché français par la réassurance d'une part importante des risques souscrits par les sociétés adhérentes, une capacité suffisante de souscription et d'acceptation, et de lui permettre d'obtenir par réciprocité une part du marché international et d'échapper à la fixation des conditions et tarifs d'assurance par les marchés étrangers concurrents. En ce qui concerne les appareils de faible tonnage — aéronefs d'un poids inférieur à 5,7 tonnes — le groupement s'engage à accepter la part proposée par les sociétés d'assurance adhérentes. En contrepartie, celles-ci s'obligent à respecter les conditions et tarifs d'assurance fixés par le groupement en fonction de la nature des risques couverts et des types d'appareils. Pour la détermination de la prime, il convient en effet d'effectuer des calculs de probabilités sur des bases aussi étendues que possible afin de faire jouer dans la plus large mesure la loi de compensation des risques. Cet état de choses, qui se justifie donc par la nécessité d'une gestion et d'une tarification mieux adaptées aux risques en cause, ne semble aucunement en contradiction avec les dispositions législatives rappelées par l'honorable parlementaire.

Compte sur livret des caisses de crédit mutuel : publication des textes réglementaires.

19076. — 31 janvier 1976. — **M. Edouard Le Jeune** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** de bien vouloir préciser les perspectives et les échéances de publication du décret prévu au paragraphe premier de l'article 9 de la loi de finances rectificative pour 1975 (n° 75-1242 du 27 décembre 1975) autorisant les caisses de crédit mutuel visées à l'article 207-3 du code général des impôts à proposer l'ouverture à leurs déposants d'un compte spécial sur livret.

Réponse. — Le décret prévu au paragraphe premier de l'article 9 de la loi de finances rectificative pour 1975 autorisant les caisses de crédit mutuel visées à l'article 207-3 du code général des impôts à proposer l'ouverture à leurs déposants d'un compte spécial sur livret, est le décret n° 76-79 du 26 janvier 1976 qui a été publié au *Journal officiel* de la République française du 29 janvier 1976, page 726.

Impôts sur le revenu : distribution des imprimés.

19094. — 2 février 1976. — **M. Yvon Coudé du Foresto** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que le délai entre la distribution des imprimés destinés à la déclaration des impôts sur le revenu de 1975 et la date limite de remise de ces imprimés remplis à la direction des impôts lui paraît, cette année, vraiment trop courte compte tenu de ce qu'à cette époque de l'année beaucoup de personnes sont en voyage, soit pour des raisons professionnelles, soit pour des raisons familiales. Il lui demande, en conséquence, soit de prolonger le délai pendant lequel les contribuables sont tenus de remplir ces feuilles, soit de hâter la distribution de ces imprimés.

Réponse. — Les imprimés de déclaration de revenus devant tenir compte des dernières dispositions de la loi de finances dont le vote intervient le plus souvent en fin d'année, ne peuvent guère, compte tenu des délais nécessaires à la composition de ces formulaires, à leur impression et à leur diffusion dans tous les centres de distri-

bution, être mis à la disposition du public avant la mi-février. D'autre part, il n'est pas possible, sans perturber gravement le calendrier des travaux du service des impôts et ainsi retarder les rentrées fiscales de l'Etat, de reporter la date de production de cette déclaration. En fait, les contribuables ont bénéficié cette année, comme par le passé, de trois week-ends pour remplir cet imprimé dont la rédaction a été par ailleurs extrêmement simplifiée puisqu'il dispense de tous calculs et reports. Il n'a donc pas paru nécessaire de procéder aux modifications suggérées par l'honorable parlementaire.

Impôts : augmentation de la patente.

19106. — 6 février 1976. — **M. Jean Bertraud** croit devoir signaler à **M. le ministre de l'économie et des finances** l'inquiétude de nombreux commerçants petits et moyens à la réception des feuilles d'impôt précisant notamment le montant des sommes à verser au titre de la patente. Prenant un exemple justifiant ce mécontentement parmi les commerçants en alimentation de la commune qu'il administre, il croit devoir préciser qu'en quelques années et pour des denrées de première nécessité, alors que l'indice des prix de gros est passé de 195 à 328, soit une augmentation de 67 p. 100 (195 en 1963, 328 en 1975), la patente a subi une augmentation de l'ordre de 325 p. 100 (1 863 francs en 1963, 8 647 francs en 1975). C'est en raison de ces charges excessives qu'en l'espace de trois ans huit établissements commerciaux indispensables à la vie collective : boulangerie, alimentation générale, boucherie, etc., ont fermé leurs portes, compliquant la vie des quartiers et provoquant des réclamations justifiées. Compte tenu d'une situation qui tend à se généraliser, il le prie de bien vouloir lui faire connaître quelles sont ses intentions et celles du Gouvernement quant aux dispositions à prendre pour éviter que l'impôt ne tue l'impôt et afin qu'il soit encore possible, dans l'intérêt général, que le commerce libre puisse survivre et, si possible, se développer.

Réponse. — Les termes de comparaison utilisés dans le texte de la question ne paraissent pas entièrement significatifs. La progression des recettes de patente doit être rapprochée, non seulement de celle des prix, mais aussi de celle des volumes de biens et de services produits ou vendus, qui exprime la croissance de l'économie. En pratique, c'est l'augmentation du produit national brut, obtenue en combinant ces deux taux de progression, qui constitue la meilleure référence. Or, si de 1968 à 1974, la masse des recettes de patente s'est accrue de 131 p. 100, le produit national brut, de son côté, s'est accru de 110 p. 100. La différence entre l'évolution de l'impôt et celle de la capacité contributive ne présente donc pas l'ampleur que redoutait l'honorable parlementaire. Quoi qu'il en soit, le Gouvernement n'a pas la possibilité de s'opposer aux décisions des assemblées locales. Mais le remplacement de la patente par la taxe professionnelle assurera une meilleure répartition de la charge entre les contribuables et notamment, un allègement du petit commerce. D'importantes mesures ont été prises, d'autre part, pour faciliter le financement des collectivités locales. Les principales d'entre elles ont consisté dans l'institution du V. R. T. S. en remplacement de l'ancienne taxe sur les salaires ; le transfert à la charge de l'Etat de diverses dépenses, notamment dans le domaine de l'aide sociale et de l'éducation ; enfin, plus récemment, la création d'un fonds d'équipement des collectivités locales.

Donation : fiscalité.

19208. — 13 février 1976. — **M. Jean Geoffroy** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** le cas de Mme veuve A... commune en biens dont l'époux est précédé sans héritiers réservataires en l'instituant légataire universelle. A l'actif de la communauté figurait un immeuble neuf répondant aux conditions d'exonération posées par l'article 793-2 (1°) du code général des impôts de sorte que Mme veuve A... a recueilli cet immeuble pour moitié à titre de commune en biens et pour moitié à titre de légataire universelle ; seule la moitié recueillie par Mme veuve A... à titre de légataire universelle a bénéficié de l'exonération des droits de mutation. Mme veuve A... se propose de donner à des héritiers présomptifs la moitié indivise de cet immeuble qu'elle a recueillie à titre de commune en biens. Il lui demande si cette donation bénéficiera de l'exonération prévue à l'article 793-2 (1°) du code général des impôts.

Réponse. — Si, comme il semble, l'immeuble a été acquis par M. et Mme A... avant le 20 septembre 1973 ou construit par leur soin sur un terrain leur appartenant avant le 25 octobre 1973, la question posée par l'honorable parlementaire comporte une réponse affirmative.

Testaments-partages.

19247. — 16 février 1976. — **M. Jacques Maury** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'un testament est très souvent un acte par lequel le testateur a distribué la totalité de sa fortune en faisant des legs de biens déterminés à divers bénéficiaires. Si ces derniers sont des héritiers autres que des descendants directs du testateur, l'acte est enregistré au droit fixe de 60 francs. Par contre, si les bénéficiaires des legs contenus dans le testament sont des descendants directs du testateur, comme cela arrive fréquemment, le versement d'un droit proportionnel beaucoup plus élevé est exigé. Cette façon de procéder est manifestement absurde. Elle suscite un vif sentiment de réprobation, car la disparité de traitement dont les enfants légitimes sont victimes est inhumaine, inéquitable est antisociale. En effet, le degré de parenté existant entre le testateur et ses héritiers est sans influence sur la nature juridique du testament qui est à la fois celle d'un partage et celle d'un acte de disposition à titre gratuit. L'administration n'a donc aucune raison valable d'augmenter considérablement le coût de la formalité de l'enregistrement quand les legs énumérés dans le testament concernent des descendants directs. Cependant, elle s'obstine à prétendre que les dispositions de l'article 1079 du code civil et la jurisprudence de la Cour de cassation l'obligent à maintenir en vigueur la réglementation actuelle. On ne peut tout de même admettre que l'interprétation déplorable d'un texte législatif ait pour conséquence de pénaliser indéfiniment les familles françaises les plus dignes d'intérêt. En conséquence, il lui demande de déposer un projet de loi afin de préciser qu'un testament fait par un père ou une mère en faveur de ses enfants ne doit pas être taxé plus lourdement qu'un acte de même nature par lequel une personne sans postérité a réparti sa succession entre ses ascendants, ses frères, ses neveux ou ses cousins.

Réponse. — L'honorable parlementaire est prié de bien vouloir se reporter à la réponse faite par le Premier ministre à la question posée par M. Alain Bonnet, député (*Journal officiel* du 31 janvier 1976, débats, Assemblée nationale, p. 437).

Impôts locaux : calcul de la taxe d'habitation.

19250. — 16 février 1976. — **Mlle Irma Rapuzzi** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le fait que l'application des dispositions de la loi n° 73-1229 du 31 décembre 1973 relative à la modernisation des bases de la fiscalité directe locale aboutit, dans certaines communes, à des situations de fait en contradiction absolue avec le principe même de l'égalité de tous les administrés devant l'impôt. Il en est ainsi à Marseille, dont le conseil municipal a décidé, comme le prévoit d'ailleurs la loi en matière de taxe d'habitation, d'étaler sur cinq années la différence existant entre la valeur locative issue de la révision et la valeur locative de référence obtenue par l'actualisation de l'ancien loyer matriciel. Toutefois les occupations nouvelles de logements ne peuvent bénéficier de ces mesures d'étalement. En effet, faute de posséder un loyer matriciel ancien, tout logement occupé pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1974, se voit imposé à la taxe d'habitation sur la base de sa valeur définitive. Par là même, à charges de familles égales, les occupants de ces logements nouveaux supportent une charge fiscale plus lourde que les occupants de logements identiques antérieurement soumis à la contribution mobilière. Or, il se trouve que dans de nombreux cas, ces logements nouvellement achevés et immédiatement occupés font partie de programmes sociaux de construction, réalisés dans le cadre de la législation sur les habitations à loyer modéré. Ils sont donc, par définition, destinés à abriter des familles de condition modeste qui sont assujetties à un impôt calculé sur une valeur locative supérieure au loyer réel. Il arrive même, et c'est le cas à Marseille, qu'une partie d'un important programme de logements sociaux ayant été mis en service avant le 1^{er} janvier 1974, se trouve imposée sur des valeurs locatives écartées, alors que l'autre partie, achevée et occupée depuis cette date, acquitte l'impôt d'après la valeur locative issue de la récente révision. Cette différence de taxation constatée pour des logements rigoureusement identiques mais imposés pour la première fois avant ou après la date d'application de la réforme soulève les protestations justifiées des intéressés. Elle lui demande, en conséquence, si en l'absence de précisions législatives et réglementaires, il ne conviendrait pas de rétablir la parité entre les deux régimes d'imposition, par l'envoi aux services fiscaux intéressés d'instructions appropriées, leur permettant de faire bénéficier tous les assujettis à cet impôt des dispositions légales d'étalement. Une telle mesure se situerait du reste dans l'esprit d'équité et de justice sociale exposé dans le projet de loi présenté par le Gouvernement.

Réponse. — En application de l'article 11 de la loi du 31 décembre 1973 relative à la modernisation des bases de la fiscalité directe

locale, l'administration a fourni aux collectivités locales, lorsqu'elles en ont fait la demande, un état indiquant pour chaque redevable de la taxe d'habitation, l'ancien loyer matriciel et la nouvelle valeur locative, ainsi que le coefficient moyen d'augmentation des bases d'imposition constaté dans la commune. Ce document a permis aux municipalités de se prononcer, en toute connaissance de cause, sur l'opportunité d'appliquer dans leur commune les mesures prévues à l'article 12 de la même loi et tendant à assurer un passage progressif des anciennes aux nouvelles bases d'imposition. Ces mesures ne peuvent s'appliquer qu'aux locaux passibles de la contribution mobilière en 1973 seuls concernés par l'aménagement d'une transition souple. Leur extension à d'autres logements irait à l'encontre de l'esprit de la loi du 31 décembre 1973. Elle ne peut donc être retenue. Mais les conseils municipaux soucieux de placer immédiatement sur un pied d'égalité toutes les personnes passibles de la taxe d'habitation ont la possibilité de renoncer aux mesures transitoires qui viennent d'être rappelées. Cette délibération peut intervenir avant le 1^{er} mars de chaque année. Elle prend effet pour l'année en cours et les années suivantes.

EDUCATION

Enseignants privés : validation des services.

17587. — 5 septembre 1975. — **M. Edouard Le Jeune** demande à **M. le ministre de l'éducation** de lui préciser la nature, les perspectives et les échéances des études entreprises à son ministère tendant à une révision du décret n° 66-757 du 7 octobre 1966, afin de permettre la validation du service accompli dans l'enseignement privé par les maîtres intégrés dans l'enseignement public après 1960 ; il apparaît en effet que si des dispositions existent à l'égard des maîtres ayant accompli des services dans l'enseignement privé avant le 15 septembre 1960, aucune disposition analogue n'existe pour la validation des services accomplis après 1960 par des maîtres qui ont été ultérieurement intégrés dans l'enseignement public.

Réponse. — L'étude actuellement menée au ministère de l'éducation sur la possibilité de reviser le décret n° 66-757 du 7 octobre 1966 devrait aboutir prochainement. Le projet tend à permettre, pour le calcul de l'ancienneté des maîtres de l'enseignement public, de prendre en compte les services effectués par eux après 1960 dans des établissements privés. En outre, les modalités de cette prise en compte varieraient selon le type d'établissement concerné.

C.E.S. Alain-Fournier (Paris) : agrandissement.

19249. — 16 février 1976. — **M. Georges Cogniot** expose à **M. le ministre de l'éducation** qu'il est urgent de procéder à l'agrandissement du collège d'enseignement secondaire Alain-Fournier, 87, rue Léon-Frot, à Paris, et par voie de conséquence de procéder à l'achat de l'immeuble sis 85, rue Léon-Frot, qui a fait l'objet d'une inscription de réserve au plan d'occupation des sols. Tout dépend d'une proposition rectorale en vue d'une inscription au programme prioritaire régional. Il lui demande dans ces conditions pourquoi la proposition n'a pas été formulée plus tôt et quand elle le sera.

Réponse. — L'extension du collège d'enseignement secondaire Alain-Fournier, 87, rue Léon-Frot, à Paris, est prévue à la carte scolaire. Toutefois, le rang de classement de ce projet dans l'ordre des priorités régionales ne permet pas de préciser la date de son financement. Il revient à l'honorable parlementaire de saisir le préfet de la région parisienne, chargé de la programmation des constructions scolaires de second degré en application des mesures de déconcentration administrative, de l'intérêt qu'il porte à la réalisation de l'opération.

EQUIPEMENT

19139. — 6 février 1976. — **M. Jean Cauchon** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux transports** de lui préciser l'état actuel des études et, le cas échéant, de la publication du texte susceptible de réglementer de manière plus précise l'utilisation des feux de détresse, notamment à l'égard de l'abus de ces feux de détresse en stationnement illicite. (*Question transmise à M. le ministre de l'équipement.*)

Réponse. — L'arrêté du 2 janvier 1973 limite l'usage de la présignalisation des véhicules au seul cas d'une immobilisation involontaire d'un véhicule présentant un risque pour la sécurité de la circulation. Il s'avère en pratique que ces feux sont très souvent utilisés à d'autres fins que celles prévues par l'arrêté précité et, notamment,

en cas de stationnement illicite. Cependant, il n'est pas possible en l'état actuel de la réglementation de réprimer un tel usage. En effet, aucun texte ne déclare, expressément ou implicitement, que le fait de détourner le dispositif de présignalisation de sa finalité constitue un délit ou une contravention. Il n'est d'ailleurs sans doute pas indispensable d'introduire actuellement dans le code de la route une disposition en ce sens, dans la mesure où un tel détournement s'accompagne la plupart du temps d'une infraction aux règles sur le stationnement ; or, toute personne contrevenant à ces règles est déjà passible en application de l'article R. 233-1 du code de la route d'une amende de 160 à 600 francs en cas de stationnement dangereux et de 80 à 160 francs en cas de stationnement gênant. En fait, cet usage abusif des feux de détresse pose donc, pour l'essentiel, davantage un problème de moyens de répression qu'un problème de droit.

Région du Val-de-Marne :

revision de la conception du réseau autoroutier.

19167. — 13 février 1976. — **M. Roger Gaudon** attire l'attention de **M. le ministre de l'équipement** sur la nécessité de reconsidérer la conception de l'échangeur A 86—B 5, à proximité du carrefour Pompadour. Le conseil du Val-de-Marne unanime a demandé à l'occasion de la révision du schéma directeur de la région parisienne que les projets d'autoroute A 87 dans la traversée du Val-de-Marne et A 5 entre Limeil-Brévannes et Melun, soient reconsidérés en raison de leurs graves inconvénients pour l'environnement et de la possibilité d'assurer leur fonction par des voies autoroutes non nuisantes. La remise en cause de ces voies correspond à la fois aux vœux des populations val-de-marnaises et à ceux émis par d'autres assemblées départementales qui constatent également qu'il n'est ni souhaitable ni possible de les insérer dans un tissu urbain déjà dense. Or les travaux de l'autoroute A 86 en cours, entre A 4 et le carrefour Pompadour tiennent compte de l'existence d'un échangeur avec le projet d'autoroute B 5 qui est le complément du complexe A 87—A 5 et qui est donc contesté en même temps que lui. Il s'agit d'un ouvrage très important et très coûteux. Il importe en conséquence, pour le tracé de A 86 dans le secteur du carrefour Pompadour de tenir compte de la suppression probable de B 5. Il lui demande en conséquence : 1° quelles dispositions ont été prises pour modifier le tracé de A 86 pour tenir compte de la suppression de l'échangeur A 86—B 5 ; 2° que les crédits épargnés du fait de l'abandon de cet ouvrage coûteux soient utilisés à réaliser d'urgence la voie prévue entre Valenton et le carrefour Pompadour (C.D. 94) et qui constitue la bretelle d'accès à l'autoroute A 86.

Réponse. — Le principe de réalisation de l'autoroute B 5, entre le carrefour Pompadour, lieu de son raccordement à la rocade A 86, et Limeil-Brévannes n'a pas été remis en cause à l'occasion de la mise à jour du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. Au contraire, la réalisation de l'autoroute B 5 apparaît indispensable pour assurer un débouché satisfaisant au trafic en provenance des autoroutes A 5 et F 5 dans la Seine-et-Marne. En outre, elle doit constituer, avec une section de la rocade A 87, un itinéraire de contournement de l'agglomération de Villeneuve-Saint-Georges et contribuer à la desserte de la ville nouvelle de Melun-Sénart. Dans ces conditions, il ne peut donc être question de remettre en cause le principe d'un échangeur entre l'autoroute A 86 et la rocade B 5 à proximité du carrefour Pompadour. Par ailleurs, il convient d'observer que la voie nouvelle prévue entre Valenton et le carrefour Pompadour (C.D. 94) aura essentiellement une fonction de desserte locale et ne peut donc être substituée à l'autoroute B 5. En tout état de cause, cette opération concernant une voie départementale, il appartient au département du Val-de-Marne, et non à l'Etat, de statuer sur l'opportunité de sa réalisation.

Logement.

Familles modestes : accession à la propriété du logement.

18546. — 8 décembre 1975. — **M. Edouard Le Jeune** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement (Logement)** sur le fait que les familles modestes, selon des enquêtes récentes, éprouvent de plus en plus de difficultés pour accéder à la propriété. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre ou proposer afin de permettre à un nombre plus important de familles françaises de devenir propriétaires de leur logement ou de leur maison.

Réponse. — Il est rappelé à l'honorable parlementaire que les familles modestes qui désirent accéder à la propriété de leur loge-

ment disposent actuellement d'un éventail de possibilités plus largement ouvert qu'il ne l'a jamais été. Aux prêts H. L. M. et aux prêts spéciaux immédiats du Crédit foncier de France (P. S. I) accordés à des taux très avantageux, s'ajoutent des suppléments familiaux importants et en outre, selon le cas, des prêts complémentaires tels que prêts aux fonctionnaires, prêts des caisses d'allocations familiales, prêts des employeurs au titre de leur contribution patronale de 1 p. 100 à l'effort de construction, etc... Au cours de la seule année 1975, de nombreuses mesures ont été prises par le Gouvernement pour actualiser et améliorer ces différentes sortes d'aide de l'Etat. Parmi les principales, il convient de citer le relèvement, à plusieurs reprises, des prix plafonds, le relèvement des plafonds de ressources en janvier et à nouveau le 23 décembre, l'augmentation de 25 p. 100 du montant des prêts accession et l'amélioration des conditions d'amortissement de ces prêts afin d'en rendre la charge plus supportable, notamment pour les jeunes ménages. De même, deux arrêtés du 19 septembre 1975 ont permis de majorer pour l'année en cours, sous certaines conditions, les quotités de prêts « accession » lorsque les demandes formulées avant la parution des nouveaux taux n'avaient pas encore reçu satisfaction. D'autres mesures sont intervenues dans le même sens : actualisation au 1^{er} juillet 1975 de l'allocation logement et nouvelles modalités d'attribution de cette prestation (décret et arrêtés du 30 juin), des mesures spécifiques étant du reste prévues en faveur des allocataires chômeurs ; relèvement du prix maximum au mètre carré des logements pouvant bénéficier d'un crédit à moyen terme réescomptable, désencadrement des prêts complémentaires d'épargne-logement, suivi d'un relèvement des taux d'intérêt et de la prime attachée à ce type d'épargne, etc. Un décret et quatre arrêtés du 15 mars 1976 (*Journal officiel* du 17 mars) viennent en outre d'apporter d'intéressantes modifications au régime de l'épargne-logement ; la réforme porte principalement sur le relèvement des plafonds des dépôts, des prêts et des primes d'épargne. Le simple énoncé qui précède montre bien que le Gouvernement s'est constamment penché sur la situation des accédants de condition modeste. Pour aller plus avant dans la voie d'une refonte du régime actuel, il a mis en place une commission ayant spécialement pour mission d'étudier la réforme du système de financement et de réduire les inégalités sociales en matière de logement. Cette commission, qui a été présidée par M. Raymond Barre, a terminé ses travaux à la fin de l'année et son rapport, ainsi que d'autres documents élaborés par des instances particulièrement compétentes, ont été examinés par le conseil central de planification le 4 mars dernier. Les travaux complémentaires entrepris concernent bien le secteur de l'accession. Ils ont pour objectif d'aider davantage les ménages à revenus modestes ; de même une aide plus importante sera consentie aux jeunes au début de leur vie active, cette aide étant réduite à mesure que les revenus des intéressés augmenteront. Mais il convient d'attirer l'attention sur la priorité que le Gouvernement entend donner, sans pour autant abandonner son effort en faveur des accédants peu fortunés, à la réhabilitation de l'habitat ancien qui doit être réincorporé dans le parc des logements sociaux. Diverses mesures, à commencer par l'aménagement des modalités d'utilisation de la contribution patronale de 1 p. 100 qui peut désormais se cumuler avec les subventions de l'A. N. A. H., sont déjà intervenues en ce sens.

Allocation logement : assouplissement des conditions d'octroi.

19151. — 9 février 1976. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement (Logement)** de lui préciser la suite qu'il envisage de réserver aux propositions tendant à un assouplissement des conditions d'octroi de l'allocation logement, notamment par la suppression de la clause concernant la surface maximale et la neutralisation des ressources de l'année de référence pour son calcul pour les appelés, les handicapés perdant leur emploi et les jeunes salariés commençant ou reprenant une formation.

Réponse. — Les logements qui ne présentent pas un minimum de confort et ne comportent pas une surface globale minimale modulée selon le nombre de personnes vivant au foyer et déterminée de manière à éviter le surpeuplement de celui-ci ne peuvent effectivement ouvrir droit au bénéfice de l'allocation logement. Une mesure dérogatoire est cependant prévue, qui permet le versement de cette prestation pour une période limitée sur avis favorable soit du conseil d'administration de la caisse d'allocations familiales ou de la caisse de mutualité sociale agricole, pour les ressortissants du régime général ou du régime agricole, soit d'une commission interministérielle pour les fonctionnaires et les ressortissants des régimes particuliers. De plus, depuis le 1^{er} juillet 1975, il a été décidé de plafonner à 86 mètres carrés la superficie globale minimale exigible en ce qui concerne les familles de huit personnes et plus. Il est, par ailleurs, dans les intentions du Gouvernement

de procéder à la neutralisation des ressources perçues au cours de l'année civile de référence pour le calcul de l'allocation de logement dans certains cas particuliers, notamment en ce qui concerne les chefs de famille appelés sous les drapeaux.

SANTE

Personnel paramédical : allocation d'une prime spécifique.

19251. — 20 février 1976. — **M. Marcel Souquet** expose à **Mme le ministre de la santé** que l'arrêté du 23 avril 1975, publié au *Journal officiel* du 27 avril, a trait à l'instauration d'une prime spécifique allouée à compter du 1^{er} janvier 1975 à certains agents du personnel paramédical et des personnels éducatifs. Il lui demande si cette prime doit être ou peut être appliquée à l'ensemble des personnels paramédicaux ou assimilés des syndicats à vocation multiple. Il lui demande, en outre, si les décisions gouvernementales sont formelles et permettent l'application du texte sans aucune interprétation restrictive.

Réponse. — La prime spécifique instaurée par l'arrêté du 23 avril 1975 peut être attribuée aux personnels paramédicaux ou assimilés d'un syndicat à vocation multiple, pour autant que celui-ci comprenne, en tant que tel, des agents appartenant aux catégories visées par ledit arrêté. Les modalités d'exécution de l'arrêté précité ont été définies par une circulaire (n° 232/DH/4 du 14 novembre 1975) qui donne toutes précisions nécessaires pour une application correcte et uniforme de ce texte.

Internes des hôpitaux en pharmacie : situation.

19290. — 20 février 1976. — **M. Hubert Martin** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé** sur la réponse en date du 10 janvier 1976 faite à une question écrite de M. Frèche, député (*Journal officiel*, Débats parlementaires, Assemblée nationale, p. 183), relative aux conditions requises pour l'ouverture d'un laboratoire d'analyses médicales, et constate que la formation spécialisée prévue par la loi n° 75-626 du 13 juillet 1975 n'est pas exigée des personnes occupant, à cette date, les fonctions de directeur ou directeur adjoint d'un laboratoire. Il évoque le cas des personnes diplômées « pharmacien » avant le 11 juillet 1975 qui, par le biais de l'internat, ont cherché à acquérir une formation spécialisée dans un souci de meilleure compétence ultérieure. Recrutées et nommées sur concours, elles ont assuré, dans l'exercice de leurs fonctions d'interne titulaire des hôpitaux, des responsabilités dans divers services de biologie, assurant de plus des services de garde, sous leur seule responsabilité. Cette orientation a éliminé pour elles toute possibilité d'exercice privé concomitant à leurs fonctions hospitalières, en vertu des dispositions de l'article 18 du statut des internes en pharmacie. Il est, cependant, évident que de telles fonctions entraînent des responsabilités au moins égales à celles d'un directeur adjoint de laboratoire d'analyses médicales. Même si l'on tient compte des dispositions spéciales édictées par l'article 3 du décret n° 75-1344 du 30 décembre 1975 en faveur des anciens internes, il semble donc bien exister un paradoxe entre la situation de ces personnes et celle de leurs confrères, diplômés en même temps qu'elles, qui se sont orientés directement vers des situations plus lucratives avec un moindre souci de compétence, mais qui se trouvent actuellement en règle vis-à-vis de la loi pour poursuivre leurs activités. Il lui demande si, dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau texte fixant les modalités de dispense de certificats d'études spéciales dont les intéressés pourraient bénéficier, sous réserve de justifier de quatre semestres de fonctions dans un laboratoire hospitalier, il est permis d'espérer l'amélioration d'une situation aussi désavantageuse pour les internes en pharmacie.

Réponse. — Les dispositions transitoires prévues à l'article 2, alinéa 1^{er}, de la loi n° 75-626 du 11 juillet 1975, permettent, en effet, aux personnes exerçant les fonctions de directeurs ou directeurs-adjoints de laboratoires d'analyses de biologie médicale à la date de publication de la loi de poursuivre leur activité sans être tenus de justifier de la formation spécialisée requise par la loi. Il ressort très nettement des débats parlementaires que cette disposition a été inspirée par la volonté du législateur de ne pas remettre en cause la situation des personnes déjà installées avant la publication de la loi et de leur faire conserver le bénéfice de la situation acquise du fait de leur établissement antérieur. Les dispositions de l'alinéa 2 de l'article 2 de la loi sont inspirées par les mêmes considérations. Par conséquent, ces dispositions s'appliquent exclusivement aux personnes déjà entrées dans la vie professionnelle et ne permettent pas d'assimiler à ces directeurs et directeurs-adjoints les étudiants en médecine ou en pharmacie qui étaient, en qualité d'internes, en cours de formation spécialisée à la date de publication de la loi. Mais l'expérience professionnelle

acquise en qualité d'interne en médecine ou en pharmacie a été largement prise en considération par les dispositions du décret n° 75-1344 du 30 décembre 1975, pris en application de l'article L. 761-1 de la loi du 11 juillet 1975, qui définit la formation spécialisée requise des directeurs et directeurs-adjoints de laboratoire d'analyses de biologie médicale. Tout d'abord, l'article 3 de ce décret prévoit que les internes en médecine ou en pharmacie peuvent être dispensés des certificats d'études spéciales exigés, dans la limite de deux certificats, s'ils justifient d'une expérience professionnelle acquise dans un laboratoire hospitalier ou fonctionnant dans un service hospitalier dont l'activité est, à titre principal ou exclusif, spécialisée dans la matière faisant l'objet du certificat auquel s'applique la dispense, la durée de fonctions exigée étant de quatre semestres par certificat. Cette dispense est de droit lorsque ces conditions sont réunies. De plus, des mesures transitoires particulières ont été prévues aux articles 4 et 5 du même décret, notamment en faveur des internes qui peuvent justifier d'une année de fonctions à la date d'entrée en vigueur de ce texte. Pour les bénéficiaires de ces dispositions, la formation spécialisée est limitée à trois certificats d'études spéciales si leur prise de fonctions en qualité de directeur ou directeur-adjoint de laboratoires intervient dans un certain délai. Les internes qui justifient à la fois des conditions requises pour la dispense et pour l'application des dispositions transitoires peuvent cumuler le bénéfice de ces deux catégories de dispositions; c'est ainsi que beaucoup d'entre eux pourront exercer les fonctions de directeur et directeur-adjoint de laboratoire d'analyses de biologie médicale en étant titulaire de deux, voire d'un seul certificat d'études spéciales. En outre, des équivalences aux certificats d'études spéciales qui composent la formation spécialisée peuvent être accordées par le ministre de l'éducation aux internes en médecine ou en pharmacie conformément aux arrêtés du 24 mai 1974. Ces dispositions attestent du souci des pouvoirs publics de prendre des mesures particulières en faveur des internes dans toute la mesure compatible avec l'organisation actuelle de l'enseignement de la biologie médicale. Il doit être précisé à cet égard que la réforme éventuelle de cet enseignement fera l'objet d'une étude dans le cadre d'un groupe de travail interministériel.

Personnels hospitaliers : situation.

19362. — 27 février 1976. — **M. Jean-Pierre Blanc** demande à **Mme le ministre de la santé** de bien vouloir préciser les dispositions qu'elle compte prendre afin de remédier aux difficultés rencontrées par les personnels hospitaliers des services publics de santé dans l'exercice de leur profession et de préciser les mesures prises ou envisagées pour améliorer leur situation.

Réponse. — Au cours de ces dernières années, de très nombreux textes réglementaires ont amélioré, de façon très sensible, la situation des personnels hospitaliers publics, tant dans les domaines statutaire, indiciaire et indemnitaire que dans le domaine des conditions de travail. C'est ainsi que les personnels hospitaliers ont bénéficié des revalorisations de carrière intervenues dans l'ensemble de la fonction publique, pour les personnels du niveau des catégories C et D suivant un plan qui s'est déroulé du 1^{er} janvier 1970 au 1^{er} janvier 1974, et pour les personnels du niveau de la catégorie B suivant un plan qui a commencé le 1^{er} juillet 1973 et se terminera le 1^{er} juillet 1976. Cette dernière réforme a été particulièrement bénéfique pour les personnels soignants puisque, pour ne prendre qu'un exemple, l'indice terminal brut des infirmières, qui était de 405 avant le 1^{er} juillet 1973, atteindra 474, le 1^{er} juillet 1976; dans le même temps l'indice terminal brut des surveillantes passera de 455 à 533 et celui des surveillantes chefs de 500 à 579. En outre, la situation des personnels de catégorie D a fait l'objet de mesures particulières : l'arrêté du 23 avril 1975 a amélioré de façon notable l'échelonnement indiciaire des emplois classés dans les groupes de rémunération I et II et l'arrêté du 24 octobre 1975 permettra aux agents classés dans le groupe I de poursuivre, sans limitation numérique, leur carrière dans le groupe II. Par ailleurs, à l'occasion de la refonte des statuts des personnels administratifs et des personnels ouvriers et des services généraux intervenue en 1972, de nombreuses mesures particulières ont été prises pour favoriser le déroulement de carrière des agents relevant de ces statuts : possibilité de créer des emplois de chef de bureau dans les établissements comptant 200 lits et non plus 500 lits comme précédemment, création d'emplois d'adjoint des cadres hospitaliers option secrétariat médical, d'emplois de secrétaire médicale principale, d'emplois de chef de standard téléphonique et de téléphonistes principaux, d'emplois de chef de garage et d'emplois de surveillant du service intérieur. Un nouveau texte, qui permettra d'élargir les perspectives d'avancement des personnels ouvriers, a été soumis au conseil supérieur de la fonction hospitalière lors de sa dernière réunion. S'agissant des personnels

infirmiers, d'une part le décret n° 75-245 du 11 avril 1975 a institué les emplois d'infirmière générale et d'infirmière générale adjointe, qui permettront aux infirmières, en accédant aux responsabilités du plus haut niveau, de voir leur carrière se terminer au niveau de la catégorie A; d'autre part la circulaire n° 222/DH/4 du 31 juillet 1975 a rappelé aux administrations hospitalières la nécessité de multiplier les emplois d'encadrement de surveillante chef et de surveillante des services médicaux. Il faut également signaler la publication de l'arrêté du 15 octobre 1975 qui a nettement revalorisé les carrières des personnels de direction. En effet, un effort très considérable a été fait parallèlement depuis 1974, pour adapter le régime indemnitaire aux sujétions réelles des agents qui supportent les plus lourdes contraintes d'emploi. En ce qui concerne les conditions de travail, il est nécessaire de rappeler les progrès qu'ont entraînés en ce domaine les dispositions des décrets n° 73-119 du 7 février 1973 relatif à l'organisation du travail (multiplication des jours de congés, limitation des heures supplémentaires, interdiction des astreintes à domicile, affichage du tableau de service au moins quarante-huit heures à l'avance, etc.) et du décret n° 74-99 du 7 février 1974 fixant les modalités d'application, du régime de travail à mi-temps. Ce dernier texte sera d'ailleurs remplacé très prochainement par un nouveau décret qui permettra notamment, pour certaines catégories de personnels, l'emploi non seulement à mi-temps mais aussi à trois quarts de temps.

Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne) : situation du service de santé scolaire.

19475. — 8 mars 1976. — **M. Roger Gaudon** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé** sur la grave insuffisance des effectifs des services de santé scolaire, à Villeneuve-Saint-Georges. Pour une population scolaire primaire et secondaire de 7 500 élèves, il y a deux médecins, une infirmière, une secrétaire et une assistante sociale. Pour respecter les normes il faudrait au moins trois infirmières, trois secrétaires et trois assistantes sociales scolaires. Encore ces normes sont-elles très largement insuffisantes compte tenu de l'existence à Villeneuve-Saint-Georges de vingt et une écoles réparties en dix groupes scolaires, de trois C. E. S. et d'un C. E. T. Il lui demande quelles mesures elle entend prendre pour compléter rapidement les effectifs des services de santé scolaire à Villeneuve-Saint-Georges de manière à répondre aux besoins pressants en ce domaine et à garantir l'amélioration des conditions d'hygiène et sanitaires des élèves.

Réponse. — Le ministre de la santé est conscient des difficultés auxquelles doit faire face le service de santé scolaire dans certains départements et se préoccupe de le doter des moyens nécessaires à l'exercice de sa mission dans la limite des moyens budgétaires mis à sa disposition. En ce qui concerne le contrôle médical à Villeneuve-Saint-Georges, pour une population scolaire de 7 600 élèves, deux médecins sont en fonctions alors que les normes définies prévoient un médecin pour 5 000 élèves. Les sept postes d'assistantes sociales actuellement vacants dans ce département ont fait l'objet d'une publication au *Journal officiel* du 4 mars 1976 pour être offerts, par voie de mutation, aux assistantes sociales en fonctions dans d'autres départements. Les demandes éventuelles seront soumises à l'examen de la commission administrative paritaire compétente lors de sa prochaine réunion, à la fin du présent semestre. En ce qui concerne les infirmières, dont l'effectif est au complet, il est demandé au préfet du Val-de-Marne d'examiner la possibilité de renforcer l'effectif en service dans les établissements scolaires de Villeneuve-Saint-Georges, compte tenu du personnel dont il dispose.

TRANSPORTS

Orly : nuisances au décollage : suppression du virage à droite.

18993. — 24 janvier 1976 — **M. Jean Colin** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux transports** les raisons pour lesquelles « le virage à droite » a été supprimé, dans les nouvelles procédures de décollage, face à l'Ouest, à l'aéroport d'Orly. Il lui demande si cette mesure qui serait de nature à réduire les nuisances, en les répartissant dans de meilleures conditions et en favorisant la dispersion des appareils, ne pourrait être reprise.

Réponse. — La suppression du virage à droite, effective depuis le mois de mars 1974 est liée à l'ouverture de l'aéroport Charles-de-Gaulle qui a rendu nécessaire la ségrégation entre les arrivées et les départs sur les trois grands aéroports parisiens. Le nouveau dispositif de circulation aérienne peut être schématisé de la façon suivante : les arrivées s'effectuent à partir de l'attente dite de

« Rémy », à l'Ouest de Toussus-le-Noble, les aéronefs survolent alors à 900 mètres d'altitude la région Nord de l'aéroport d'Orly; les départs s'effectuent systématiquement par l'Ouest pour les avions prenant cette direction, par le Sud pour les autres; ceci évite le survol à basse altitude des zones très urbanisées du Nord de l'aéroport d'Orly. Le retour au virage à droite « vers le Nord » demandé par l'honorable parlementaire reviendrait à détruire un élément fondamental du schéma dit « Phase III R » en ne permettant plus la ségrégation indispensable à la sécurité entre les arrivées et les départs au Nord d'Orly. Cependant des adaptations limitées et souvent ponctuelles sont parfois possibles: les « nouvelles procédures » de décollage, face à l'Ouest à l'aéroport d'Orly mises en application le 1^{er} janvier 1976, dans le but d'améliorer l'environnement des habitants de l'Ouest d'Orly en sont un exemple. Cet effort d'adaptation est constamment poursuivi par l'administration compétente avec l'aide des exploitants du transport aérien, en coopération avec les autorités locales elles-mêmes en rapport naturellement avec les collectivités locales.

Suppression du secrétariat général à l'aviation civile.

19138. — 6 février 1976. — **M. Jean Cauchon** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux transports** de lui préciser s'il est exact que le Gouvernement envisage de supprimer le secrétariat général à l'aviation civile et, dans cette hypothèse, les raisons de cette suppression et les modalités de son remplacement.

Réponse. — Le secrétaire d'Etat aux transports répond à l'honorable parlementaire qu'il ne faut en aucun cas parler de suppression du secrétariat général à l'aviation civile mais qu'il s'agit là d'une simple réforme de structure, puisque celui-ci est désormais transformé en direction générale de l'aviation civile. Cette modification de structure a pour but de donner à cet organisme les moyens d'une action mieux affirmée. A cet effet, à côté des directions du personnel et de l'administration générale, des bases aériennes, de la navigation aérienne et du service de la formation aéronautique qui devient service du contrôle technique et de la formation, il est créé une direction des programmes aéronautiques civils chargée de donner une indispensable unité à la politique française en la matière et un service économique et international destiné à fournir un cadre économique et juridique adapté aux besoins de l'aéronautique civile. Enfin, l'évolution des missions des services météorologiques a conduit à rattacher directement la direction de la météorologie au secrétariat d'Etat aux transports.

Transports internationaux: protection des conducteurs.

19171. — 13 février 1976. — **M. Jean Sauvage** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux transports** de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il compte prendre afin de mieux protéger les conducteurs routiers accomplissant des transports internationaux et plus particulièrement en direction des pays du Moyen-Orient.

Réponse. — Sur le plan général, la situation des conducteurs routiers n'est pas différente de celle des autres citoyens français se rendant à l'étranger. Leur protection est assurée selon les dispositions du droit international et des accords gouvernementaux dont l'application ressortit de la compétence du ministre des affaires étrangères. Les services consulaires français sont d'ailleurs intervenus à différentes reprises. Le secrétaire d'Etat aux transports a demandé à un inspecteur général de son administration de suivre plus particulièrement cette question. Par ailleurs, le comité des inspections générales placé sous l'autorité directe du secrétaire d'Etat aux transports et dont la mission a été définie par arrêté du 30 juillet 1975, a été chargé d'étudier l'ensemble des problèmes que posent actuellement les transports vers le Moyen-Orient. Ce comité doit déposer son rapport en juin 1976 et c'est en fonction des conclusions de celui-ci que de nouvelles mesures pourront éventuellement être envisagées.

Personnels de surveillance des pêches maritimes: modification du statut.

19357. — 27 février 1976. — **M. Jean Cauchon** fait part à **M. le secrétaire d'Etat aux transports** qu'il a noté avec intérêt que le projet de modification du statut des personnels de surveillance des pêches maritimes avait fait l'objet d'un premier examen entre les représentants du ministère de l'économie et des finances, du secrétariat d'Etat aux transports et du secrétariat d'Etat auprès du

Premier ministre (Fonction publique). Il lui demande donc de préciser l'état actuel de cette concertation et les perspectives de publication des décrets de modification du statut de ces personnels de surveillance des pêches maritimes.

Réponse. — Le projet de nouveau statut des personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes a effectivement fait l'objet d'un examen entre les représentants du ministère de l'économie et des finances, du secrétariat d'Etat auprès du Premier ministre (Fonction publique) et du secrétariat d'Etat aux transports. Un accord de principe s'est dégagé en ce qui concerne les dispositions essentielles de ce projet statutaire et la concertation se poursuit actuellement entre les administrations concernées en vue de la détermination précise des effectifs des différents grades de ces personnels. Cette concertation, qui en est à sa phase finale, devrait déboucher prochainement sur un accord, ce qui permettra de lancer la dernière phase de la procédure en vue d'aboutir à la publication et à la mise en application des textes statutaires en cause.

Détenteurs du permis poids lourds: remboursement des visites médicales.

19429. — 5 mars 1976. — **M. Bernard Talon** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux transports** sur ce qu'il estime être une anomalie, en ce sens que les visites médicales que doivent obligatoirement subir, périodiquement, tous détenteurs d'un permis poids lourds, ne bénéficient pas du remboursement de la sécurité sociale. Sans être pour autant leur but, ces examens médicaux peuvent dans de nombreux cas faire effet de visite de dépistage, permettant pour une maladie un traitement préventif toujours moins coûteux pour le budget de la sécurité sociale que le traitement curatif, lequel s'accompagne généralement d'arrêts de travail plus ou moins longs. En conséquence, il lui demande s'il n'estime pas devoir faire cesser cette anomalie, d'autant plus que l'incidence financière sur le budget serait nulle, voire même productive d'économies à l'avenir.

Réponse. — Le coût des visites médicales périodiques auxquelles sont assujettis les conducteurs routiers au titre du code de la route pour le renouvellement de la validité de leur permis n'est effectivement pas remboursé par la sécurité sociale. Toutefois, l'annexe I de la convention collective nationale des transports routiers (art. 11 bis, avenant n° 14) met à la charge des entreprises le remboursement de ces visites ainsi que la perte du salaire résultant du temps passé à ces visites dès lors que le conducteur justifie d'une année au moins d'ancienneté dans ladite entreprise.

Contrôle des conditions de travail sur les véhicules publics.

19444. — 6 mars 1976. — **M. Pierre Schiélé** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux transports** de lui faire connaître les raisons qui l'ont amené à exiger l'installation des appareils destinés à faciliter le contrôle des conditions de travail et prévus par l'arrêté du 30 décembre 1972, paru au *Journal officiel* (lois et décrets du 6 janvier 1973, p. 340) sur les véhicules publics et, notamment, sur les camions-bennes lorsqu'il s'agit de véhicules d'enlèvement d'ordures ménagères, alors que ceux-ci sont destinés à assurer un service spécifique dans la commune ou dans les communes regroupées à cet effet dans un syndicat à vocations multiples et que l'équipage, qu'il soit titulaire ou non, est soumis aux effets du statut du personnel communal, rendant de ce fait l'appareil de contrôle inutile.

Réponse. — A l'exception de celles qui s'appliquent à certaines catégories de transports de voyageurs (transports spécialisés d'écoliers, services réguliers de plus de 150 kilomètres de parcours simple), les dispositions de l'arrêté du 30 décembre 1972 constituent de simples mesures d'anticipation sur l'échéancier fixé à l'article 4 du règlement C.E.E. 1463/70 du 20 juillet 1970, concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Les catégories de véhicules dispensés d'équipement sont limitativement énumérées à l'article 4 du règlement C.E.E. 543/69 du 25 mars 1969. Il s'agit notamment, pour ce qui concerne les services publics, des véhicules d'intervention de la police, de la gendarmerie, des forces armées, des pompiers, de la protection civile, etc., et des véhicules affectés au service de la voirie, ce terme recouvrant les activités de nettoyage et d'assainissement mais excluant les travaux de construction, d'aménagement ou d'entretien des voies publiques. Cette dernière disposition a permis de dispenser d'équipement les balayuses, les suceuses d'égouts, les citernes d'arrosage, et les véhicules d'enlèvement des ordures ménagères à la condition qu'ils soient exclusivement réservés à cet usage. Les autres véhicules de transport de voyageurs ou de marchandises

appartenant à l'Etat ou aux collectivités locales entrent dans le champ d'application du règlement C.E.E. 1463/70. A différentes reprises le Gouvernement français est intervenu auprès de la commission de la C.E.E. afin qu'il soit procédé à un réexamen du règlement, en vue d'une révision des différentes limitations qu'il comporte et de son champ d'application ; mais aucun accord n'a pu jusqu'à ce jour être réalisé.

Sécurité sociale et travail maritime (dépôt des projets de loi).

19499. — 12 mars 1976. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux transports** de bien vouloir lui préciser l'état actuel de mise en œuvre des deux projets relatifs à la sécurité sociale et au travail maritime, en cours d'élaboration à son ministère.

Réponse. — 1° Le projet de loi portant modification du code des pensions de retraite des marins et du décret-loi du 17 juin 1938 modifié relatif à l'assurance accident, maladie, maternité, invalidité, décès des marins, a été soumis à l'examen du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine dans le courant du mois de décembre 1975. Il est actuellement soumis à l'avis des autres départements ministériels concernés (travail, justice, économie et finances, départements et territoires d'outre-mer) ; 2° le projet de loi tendant à la révision du titre V de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, qui vise à donner de meilleures garanties aux marins en cas de débarquement ou de licenciement, a reçu l'accord du ministre du travail. Il a été transmis au secrétariat général du Gouvernement en vue de la saisine du conseil d'Etat.

TRAVAIL

M. le ministre du travail fait connaître à **M. le président du Sénat** qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 19583 posée le 23 mars 1976 par **M. Guy Schmaus**.

Errata

à la suite du compte rendu intégral des débats
de la séance du 8 avril 1976.

(Journal officiel du 9 avril 1976, Débats parlementaires, Sénat.)

Page 475, 2^e colonne, 4^e ligne, entre le n° 18786, Ch. de Cuttoli, et le n° 14862, Jean Cluzel, insérer le titre « Agriculture ».

Page 480, 2^e colonne, rétablir comme suit le début de la question n° 18731 concernant la hausse du prix du fuel domestique : « 18731. — 22 décembre 1975. — Mme Hélène Edeline se permet de... ».

Page 481, la colonne, dans la question concernant l'implantation des centrales nucléaires à Sentsich-et-Remerschen, au lieu de : « 19030. — 31 janvier 1976. — M. Jean-Marie Rausch... », lire : « 19080. — 31 janvier 1976. — M. Jean-Marie Rausch... ».

ABONNEMENTS

	FRANCE et Outre-Mer.	ÉTRANGER
	Francs.	Francs.
Assemblée nationale :		
Débats	22	40
Documents	30	40
Sénat :		
Débats	16	24
Documents	30	40

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

Téléphone { Renseignements : 579-01-05.
Administration : 578-61-39.

Le bureau de vente est ouvert tous les jours, sauf le dimanche et les jours fériés,
de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 17 h.