

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

COMPTE RENDU INTEGRAL — 3<sup>e</sup> SEANCE

Séance du Mardi 11 Avril 1978.

### SOMMAIRE

#### PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

1. — Procès-verbal (p. 379).
2. — Congé (p. 379).
3. — Dépôt de questions orales avec débat (p. 379).
4. — Eloges funèbres de M. Pierre Petit, sénateur de la Nièvre, et de M. Pierre Gaudin, sénateur du Var (p. 380).  
MM. le président, Christian Bonnet, ministre de l'intérieur.  
*Suspension et reprise de la séance.*

#### PRÉSIDENCE DE M. ANDRÉ MÉRIC

5. — Conséquences du naufrage du pétrolier Amoco Cadiz. — Discussion de questions orales avec débat (p. 382).  
MM. Anicet Le Pors, André Colin, Edouard Bonnefous, Georges Lombard, Pierre Marcihacy, Hubert Martin, Marc Bécam, secrétaire d'Etat aux collectivités locales; Antoine Andrieux, Francis Palmero, Jean Périquier.  
*Suspension et reprise de la séance.*

#### PRÉSIDENCE DE M. MAURICE SCHUMANN

- MM. Marc Bécam, secrétaire d'Etat aux collectivités locales; Gérard Ehlers, Michel Chauty, Joseph Yvon, Henri Goetschy, Edouard Bonnefous, Georges Lombard, Anicet Le Pors, André Colin, Bernard Lemarié, le président.  
Clôture du débat.
6. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 416).
  7. — Dépôt de propositions de résolution (p. 416).
  8. — Dépôt d'un rapport (p. 417).
  9. — Renvoi pour avis (p. 417).
  10. — Ordre du jour (p. 417).

### PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à quinze heures dix minutes.  
M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

#### PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 6 avril 1978 a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...  
Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

#### CONGE

M. le président. M. Henri Terré demande un congé.  
Conformément à l'article 34 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.  
Il n'y a pas d'opposition ?  
Le congé est accordé.

— 3 —

#### DEPOT DE QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi des questions orales avec débat dont je vais donner lecture.  
M. Jean Cluzel demande à M. le ministre de la culture et de la communication d'exposer au Sénat la politique qu'il compte suivre dans le domaine de l'audiovisuel (n° 26).

M. Félix Ciccolini attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les lois du 31 décembre 1973 et du 29 juillet 1975 relatives à la fiscalité directe locale qui, en l'absence d'études préalables approfondies, ont provoqué, contre le gré des élus locaux, des augmentations inconsidérées de certaines taxes d'habitation et de certaines taxes professionnelles.

Il lui demande de préciser :

1° A quel moment le Parlement sera appelé à discuter de la refonte globale des relations financières entre l'Etat et les collectivités locales assurant à celles-ci une véritable autonomie ;

2° Quelle part du produit des impôts il lui paraît indispensable de transférer aux collectivités locales, en l'état de leurs responsabilités réelles (n° 27).

M. Félix Ciccolini demande à M. le ministre de la justice quels sont les motifs de fait et de droit qui ont pu justifier l'éviction de trois personnes de la liste des candidats au concours d'entrée à l'Ecole nationale de la magistrature. Craignant que de telles décisions prises en dehors de toute procédure contradictoire n'autorisent en pratique de véritables interdictions professionnelles, il souhaiterait connaître la conception actuelle de l'administration sur les conditions à remplir par les candidats à la magistrature (n° 28).

M. René Chazelle attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la diminution des possibilités de crédit actuellement offertes aux collectivités locales. Faute de pouvoir aggraver la pression d'une fiscalité locale qui apparaît de plus en plus injuste et inadaptée aux besoins locaux, les collectivités locales sont aujourd'hui contraintes de renoncer à la réalisation d'équipements pourtant reconnus indispensables par la population. Une telle situation va à l'encontre des objectifs des programmes gouvernementaux de relance des investissements publics et de promotion des emplois. Il lui demande donc :

1° De lui retracer l'évolution des prêts accordés aux collectivités locales depuis 1970, en particulier de ceux qui proviennent des différentes caisses publiques ;

2° De lui préciser quelles sont les mesures concrètes que le Gouvernement envisage de prendre, ainsi qu'il l'a annoncé en septembre 1976 dans le cadre du programme de lutte contre l'inflation, pour « réformer les règles d'attribution des prêts de la Caisse des dépôts et consignations et des caisses d'épargne, afin d'en simplifier le régime actuel, d'en assouplir les contraintes et d'en alléger le fonctionnement » ;

3° De lui indiquer quelles seront les incidences réelles sur les collectivités locales des dispositions du plan gouvernemental d'avril 1977 relatives aux investissements publics (n° 29).

M. Léandre Létouart attire l'attention de M. le ministre de l'industrie sur la nécessité pour la France de se donner les moyens de la recherche de techniques nouvelles pour la gazéification du charbon en gisement superprofond.

Il lui indique que les recherches entreprises dans des pays voisins, comme les expériences pratiquées dans d'autres pays, font la preuve que cette technique nouvelle pourra être appliquée industriellement dans un avenir proche.

Il souligne que cette technique permettra de valoriser les couches profondes de charbon actuellement connues, ainsi que les réserves considérables existant à grande profondeur.

Il lui demande, en conséquence, les mesures qu'il compte prendre pour que la France ne reste pas à l'écart de l'accord de coopération pour la recherche sur la gazéification passé entre la Belgique et l'Allemagne fédérale (n° 30).

M. Anicet Le Pors a attiré l'attention de M. le ministre de l'industrie sur la grave situation du secteur des mines de fer et de la sidérurgie française (question n° 23 du 6 avril 1978). Cette situation se traduit par des difficultés affectant les diverses productions y compris certains aciers spéciaux. Ainsi des menaces de fermeture visent l'usine d'acier au ferrochrome du groupe Pechiney-Ugine-Kuhlman à Moutiers (Savoie).

La solution conforme à l'intérêt national doit être recherchée dans la poursuite de la production du surraffiné au ferrochrome par l'usine de Moutiers, la recherche d'accords internationaux équitables avec les pays producteurs de minerai au chrome et l'engagement d'une reconversion progressive de l'usine vers la production de ferrochrome carburé.

C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il compte prendre pour défendre la production nationale de cette sidérurgie fine et ainsi garantir l'emploi et les ressources des travailleurs et populations menacés (n° 31).

M. Guy Schmaus demande à M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs de bien vouloir lui exposer les dispositions qu'il compte prendre en vue :

1° De respecter les horaires réglementaires d'éducation physique et sportive dans les écoles et les lycées ;

2° De satisfaire aux besoins et à l'attente des clubs et des fédérations sportives en matière de subventions d'équipement et de fonctionnement ;

3° De permettre la promotion d'un sport d'élite en même temps que la réinsertion des athlètes dans la vie professionnelle et sociale ;

4° D'assurer, d'une manière générale, la mise en œuvre d'une véritable politique d'éducation physique et du sport par des moyens de financement publics (n° 32).

M. Jacques Thyraud interroge M. le Premier ministre sur les conséquences de la suppression du secrétariat d'Etat à la consommation.

Il lui demande si elle correspond à une volonté du Gouvernement de modifier la politique de la consommation telle qu'elle avait été définie le 26 mai 1976 en conseil des ministres. Il l'interroge sur l'autorité ministérielle à laquelle il appartiendra de suivre l'application des lois récentes sur la protection des consommateurs et de promouvoir les actions réservées précédemment au secrétariat d'Etat. Il le prie de bien vouloir lui faire connaître son programme en matière de consommation (n° 33).

M. Fernand Chatelain fait remarquer à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'environnement et du cadre de vie (logement) que la part de plus en plus grande du revenu familial consacrée au logement en raison de la hausse importante des loyers, y compris dans les logements H. L. M., de l'augmentation des mensualités de remboursement des prêts contractés pour l'accession à la propriété, du poids des charges, met en cause les conditions de vie des familles de travailleurs.

Il lui demande de lui indiquer quelles sont les conséquences de l'application de la loi sur l'aide personnalisée au logement et quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour apporter une amélioration sensible aux conditions de vie des familles de condition modeste dans le domaine du logement (n° 34).

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, ces questions orales avec débat ont été communiquées au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 4 —

#### ÉLOGES FUNÈRES DE M. PIERRE PETIT, SÉNATEUR DE LA NIEVRE, ET DE M. PIERRE GAUDIN, SÉNATEUR DU VAR

M. le président. Mes chers collègues, c'est au dernier jour de la session d'automne du Parlement que nous avons appris le décès de notre collègue Pierre Petit, sénateur de la Nièvre, survenu le 20 décembre 1977. (MM. les membres du Gouvernement, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent.)

Ainsi, en moins d'un an, après la disparition de Fernand Dussert, les deux représentants de ce département, élus en septembre 1974, ont été terrassés l'un et l'autre par une maladie implacable.

La dernière image que nous garderons de notre collègue Pierre Petit fut ce débat budgétaire du 24 novembre 1977 au cours duquel, déjà profondément marqué physiquement, il avait eu le courage de gagner la tribune. Il était intervenu sur le budget de la culture et de l'environnement pour résumer en quelques mots, d'une lucidité et d'une précision bien conformes à son tempérament, une grande partie des idées qu'il avait toujours défendues sur la qualité de la vie et sur l'écologie, bien avant que ces termes ne soient en quelque sorte « officialisés » sur les panneaux électoraux.

Deux préoccupations qui apparurent rapidement complémentaires ont jalonné la vie de ce Nivernais né le 29 novembre 1919 à Paris : la lutte contre le feu, qui marqua sa jeunesse d'homme, et la réalisation du développement de sa petite patrie nivernaise où allait se dérouler toute sa vie politique.

Après ses études primaires, il s'engage, en 1938, à la veille de la guerre, dans le corps prestigieux des sapeurs-pompiers de Paris. Il y restera jusqu'en 1945, servant notamment au centre de secours Rousseau dans le quartier des Halles.

Le général commandant la brigade des sapeurs-pompiers m'écrivait récemment pour me dire combien ce grand « ancien » était regretté et combien étaient appréciées les fréquentes visites qu'il faisait à ses jeunes camarades. Toujours noté d'une manière excellente, une carrière exemplaire s'ouvrait devant lui avec la quasi-certitude d'accéder à l'épaulette par le jeu des promotions internes. Malheureusement, déjà, une grave maladie, contractée en service, l'obligea à l'interrompre.

De ces années où il fut soldat du feu, il conservera un goût bien compréhensible pour tout ce qui touche à la lutte contre l'incendie et développera dans son département la création de centres de secours.

De retour en Nivernais, Pierre Petit va se consacrer au service de ses concitoyens. C'est à Saint-Benin-d'Azy, petite bourgade située dans les Amognes, sur la route de Château-Chinon à Nevers, dans un pays vallonné, parsemé de buttes et de collines couvertes de forêts, que s'établit notre collègue.

En 1957, il est élu conseiller municipal et devient maire de cette petite ville. En quelques années, il va développer considérablement sa commune en la dotant de nombreux équipements : cantine scolaire, maison de retraite, piscine, classe maternelle, maison de jeunes, nouvelle gendarmerie, nouvelle mairie, sans compter d'importants travaux d'assainissement.

A plus d'un titre, Saint-Benin-d'Azy apparaîtra comme un exemple dans le département de la Nièvre.

En 1964, il est élu au conseil général où il déploiera une très grande activité. Son souci dominant sera de réduire les handicaps que présente la vie rurale et qui ont pour conséquence le départ de la jeunesse. Il suivra particulièrement les programmes de construction, de lutte contre l'incendie, de mise en place de centres de secours, de développement de l'électrification des campagnes et aussi du décor floral des communes.

Président de la commission départementale depuis 1970, rapporteur du budget du département, président du syndicat intercommunal d'électrification et secrétaire général de l'union des maires de la Nièvre, il est choisi par ses amis comme candidat aux élections sénatoriales de septembre 1974 où il sera élu dès le premier tour.

Dans notre maison, il siègera à la commission des affaires culturelles. Ses interventions marquent très nettement ses centres d'intérêt : protection de la nature, planification de l'usage de l'eau, lutte contre les incendies de forêts et contre le bruit, multiplication des usines d'incinération, plan de lutte contre l'exode rural, électrification, formation permanente des sapeurs-pompiers.

Soucieux de l'environnement et de la qualité de la vie, comme il est devenu coutumier de le dire, du bonheur et du confort de ceux dont il a la charge, Pierre Petit avait su dominer son infirmité à force de générosité, de dépassement et de bienveillance envers les autres.

La veille de sa mort, c'est dans la simplicité d'une fête enfantine, autour d'un arbre de Noël des écoles, qu'il participa à sa dernière manifestation publique.

« Il nous quitte au soir d'une page bien remplie », devait déclarer notre collègue Noël Berrier, qui représentait le Sénat à ses obsèques, faisant écho aux paroles de M. François Mitterrand, président du conseil général de la Nièvre, qui, parlant de notre collègue, avait utilisé les mots d'homme « de courage, d'intelligence et d'amitié ».

C'est le souvenir que nous garderons de Pierre Petit dans ce palais qu'il aimait et qu'il fréquentait assidûment malgré les difficultés qu'il éprouvait.

J'assure ses collègues du groupe socialiste, son épouse, ses nombreux amis de la part que nous prenons au deuil cruel qui les frappe.

**M. Christian Bonnet, ministre de l'intérieur.** Je demande la parole.

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

**M. Christian Bonnet, ministre de l'intérieur.** Mesdames et messieurs les sénateurs, c'est avec tristesse qu'au nom du Gouvernement j'assure la Haute assemblée de la part que nous prenons à son deuil à la suite du décès de M. Pierre Petit.

Le président Poher vient de rappeler à l'instant les étapes de son existence. Mutilé de guerre, son handicap physique donnait à sa silhouette l'apparence — je dis bien : l'apparence — de la fragilité, mais il n'avait été en rien diminué dans ses capacités d'intelligence et d'initiative, qui étaient reconnues

par tous. Il était particulièrement actif et présent tant au Sénat que dans son département. Sa puissance de travail y surprenait ses amis et suscitait l'estime des membres du Gouvernement qui l'avaient approché, comme de ses collègues de la Haute assemblée.

Ancien et courageux soldat du feu, comme le rappelait à l'instant le président Poher, il s'était attaché principalement aux problèmes de la lutte contre l'incendie, plus largement aux problèmes de la sécurité civile, à ceux aussi, sénateur de la Nièvre qu'il était, de l'équipement des zones de ruralité.

Dans l'exercice de son mandat national, il laisse le souvenir d'un homme qui, tout en affirmant, comme il va de soi dans une démocratie authentique, ses convictions politiques, savait faire profiter son entourage de l'acquis d'une riche expérience locale.

A Mme Petit, à sa famille, au groupe socialiste de la Haute assemblée, j'adresse les condoléances du Gouvernement, des condoléances dont nul ne saurait suspecter la sincérité.

**M. le président.** Mes chers collègues, c'est le 2 janvier 1978, au lendemain des fêtes familiales de fin d'année, que nous avons appris la brutale disparition de Pierre Gaudin, sénateur du Var. Pour la seconde fois en moins de deux semaines, le groupe socialiste était ainsi cruellement frappé et, plus particulièrement, ce département de Provence qui, déjà, il y a cinq ans, perdait l'un de ses plus brillants représentants en la personne d'Edouard Le Bellegou.

Je ne sais s'il faut dire, avec notre collègue Edouard Soldani, qui représentait le Sénat à ses obsèques, qu'il faut « que tout finisse afin que tout recommence » et s'il est nécessaire que « tout meure afin que tout vive », mais c'est sans nul doute le souvenir que cet homme affable et modeste, que ce militant socialiste exemplaire aurait voulu qu'on gardât de lui.

Issu de cette terre de Provence dont le touriste conserve l'image colorée et ensoleillée, mais dont ceux qui y vivent connaissent l'aridité et la difficulté pour lui arracher ses richesses, Pierre Gaudin avait toutes les qualités de ces hommes profondément enracinés dans le pays où ils ont vu le jour. Il était né le 5 février 1913 à Fréjus. Son père, agriculteur, était maire du Luc, dont sa mère était originaire. C'est là que devait se dérouler toute sa vie. C'est là qu'il puisa inlassablement dans la vie quotidienne de ceux qui l'entouraient son inspiration et sa volonté d'améliorer le sort de ces populations dont il avait la charge.

Après ses études primaires, il obtint le brevet élémentaire, puis le diplôme de l'école supérieure de commerce. Très vite, c'est-à-dire très jeune — il n'a pas vingt ans — on le trouve à la société coopérative de consommation du Midi avant de reprendre l'exploitation familiale.

Le 8 septembre 1939, il a vingt-six ans. Il est mobilisé, affecté au 9<sup>e</sup> Zouaves et fait prisonnier lors des combats qui se déroulèrent autour de Dunkerque, ce port d'évasion que bien peu atteignent. Dirigé sur le stalag III C à Kurstrin, il tente de s'évader et connaît le camp disciplinaire de Furstenberg, dont il ne sera libéré que le 30 mai 1945. Comme beaucoup de nos concitoyens, il aura ainsi passé près de six des plus belles années de sa vie loin de cette atmosphère familiale qu'il appréciait par-dessus tout.

A son retour de captivité, il est élu conseiller municipal du Luc en 1947. Il devient premier adjoint jusqu'en 1959, date à laquelle il devient maire et le restera jusqu'à son décès.

En 1953, il est élu conseiller général du canton du Luc et, en 1962, il devient député de la 1<sup>re</sup> circonscription du Var. Il le restera jusqu'au mois de septembre dernier où il siègera au Palais du Luxembourg en qualité de sénateur du Var.

Elu de cette vaste circonscription de Brignoles-Druguignan, il s'intéresse à tous les problèmes économiques et sociaux d'un pays largement agricole, viticole et minier. Dans les différentes assemblées où il siège — conseil régional, conseil général, Assemblée nationale — il se fera le défenseur de ces populations qu'il connaît bien et dont il partage chaque fois qu'il en a la possibilité la vie quotidienne.

En 1962, entré au Palais-Bourbon, il siègera à la commission de la production et des échanges, sera membre de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi sur l'amélioration de la protection et de la structure foncière de la forêt française. En 1973, on le trouve à la commission nationale pour l'éducation, la science et la culture et au comité consultatif des lignes de Corse. En 1974, il est membre de la commission d'enquête sur la pollution du littoral maritime et, en 1975, il est élu vice-président de l'Assemblée nationale.

Au fil des sessions, il participe intimement à la vie de l'Assemblée nationale, prenant une part importante et parfois déterminante aux débats qui touchent aux problèmes des habitants de sa région: forêts varoises, pollution de l'eau, calamités agricoles, situation des chantiers navals, se spécialisant dans la défense de la condition des agriculteurs, des artisans et des commerçants.

A l'occasion de la discussion de la loi de finances, il intervient sur les crédits du F. O. R. M. A. et du B. A. P. S. A. dont il connaît toute l'importance. Il s'intéresse à la situation du monde combattant, dont il a partagé les difficultés. En un mot, il remplit pleinement son mandat en homme responsable et en militant infatigable.

De sa mairie du Luc, dominée par le clocher octogonal, vestige millénaire d'une nef disparue avec le temps, il connaît des problèmes des collectivités locales. Il deviendra président du groupe des députés-maires — c'est surtout là que je l'ai connu — et, à ce titre, prendra une part importante à l'action de l'association des maires de France dont il était devenu membre du bureau.

Président de l'entente interdépartementale pour la protection de la forêt provençale contre l'incendie, président du comité départemental d'encouragement à l'agriculture, il sera élu président de la fédération des élus socialistes et républicains.

Ardent défenseur du département du Var, il protestera contre le déplacement de la préfecture de Draguignan à Toulon, donnera, à cette occasion, sa démission de maire et sera réélu triomphalement quelques semaines plus tard.

Comment, dès lors, les élus locaux du Var n'auraient-ils pas discerné en lui toutes les qualités indispensables à un sénateur ?

Elu en septembre dernier, il ne devait siéger que pendant la session d'automne. Membre de la commission des affaires économiques et du Plan, il interviendra dès le 20 octobre, trois semaines après son élection, sur le projet de loi relatif à la mise en valeur des terres incultes en soutenant de nombreux amendements qui soulignent sa parfaite connaissance d'un problème qui se pose avec acuité dans son département. Il participe activement aux débats sur l'information et les libertés et sur l'indemnisation des rapatriés.

Mes chers collègues, comment ne pas imaginer la richesse de la participation que notre ami n'aurait pas manqué d'apporter à nos débats s'il avait pu rester parmi nous ? Rompu à toutes les techniques parlementaires qu'il avait su maîtriser pendant quinze ans à l'Assemblée nationale, il avait, dès son arrivée dans cet hémicycle, la pratique d'un parlementaire chevronné.

Tel est l'homme dont nous regrettons, avec le groupe parlementaire socialiste, la disparition subite. Que ses collègues soient assurés de la part que nous prenons à leur épreuve.

Nous savions combien Pierre Gaudin appréciait l'atmosphère chaleureuse que vous, madame Gaudin, aviez su créer autour de lui avec toute votre famille et nous connaissions la joie qui rayonnait sur son visage quand il confiait aux uns et aux autres son art d'être grand-père. Nous ne partageons que plus intimement votre peine et nous vous demandons de la croire profonde et sincère.

Pierre Gaudin, qui avait été trente ans conseiller municipal, dix-huit ans maire, quinze ans député, n'a passé que trois mois au palais du Luxembourg. En si peu de temps, il avait su se faire apprécier de tous. Nous saurons conserver son souvenir.

**M. Christian Bonnet, ministre de l'intérieur.** Je demande la parole.

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

**M. Christian Bonnet, ministre de l'intérieur.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le Gouvernement prend part à la tristesse qui a saisi la Haute assemblée lorsque lui est parvenue la nouvelle de la disparition de Pierre Gaudin, disparition qui s'est produite peu de temps après son intégration dans les rangs de cette assemblée.

Député, vice-président de l'Assemblée nationale, il avait été aussi, comme le rappelait à l'instant le président Poher, président du groupe des députés-maires et, tout naturellement, lui était ouverte la voie vers le Grand conseil des communes de France.

Tout au long de sa carrière politique, il s'était attaché à la défense des intérêts de la Provence en général, du Var en particulier, aux problèmes de l'hydraulique et de la lutte contre les incendies de forêts qui avaient fait tant de ravages, notamment dans le triste été de l'année 1976. Homme de fidélité,

de talent, de devoir, il est mort à l'écoute de ses administrés. Dans l'exercice de son mandat national, il laissera le souvenir d'un homme qui prenait la parole avec aisance, soucieux de débattre sans heurter, d'attaquer sans blesser, d'élever la voix, tout en respectant les opinions des autres.

Seul l'oubli scelle la mort. Et l'ancien ministre de l'agriculture que je suis n'est pas prêt d'oublier la conjonction en sa personne de la compétence, des convictions et de la courtoisie.

Le Gouvernement entend ici s'associer à l'hommage que vient de lui rendre le président de la Haute assemblée. Il entend dire à Mme Gaudin, à ses enfants et à ses petits-enfants, que vient d'évoquer le président Poher, aux collègues de son groupe, les condoléances très sincères qu'il formule en cette triste occurrence.

**M. le président.** Mes chers collègues, je vais suspendre la séance pendant quelques minutes en signe de deuil.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à quinze heures trente-cinq minutes, est reprise à quinze heures quarante minutes, sous la présidence de M. André Méric.)

**PRESIDENCE DE M. ANDRÉ MERIC,**

**vice-président.**

**M. le président.** La séance est reprise.

— 5 —

#### **CONSEQUENCES DU NAUFRAGE DU PETROLIER « AMOCO CADIZ »**

**Discussion de questions orales avec débat.**

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion de neuf questions orales avec débat jointes adressées à M. le Premier ministre concernant les conséquences du naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz* et les divers aspects de la lutte contre la pollution des mers.

I. — **M. Anicet Le Pors** appelle l'attention de M. le Premier ministre sur les dramatiques conséquences de l'échouage du pétrolier libérien *Amoco Cadiz* sur la côte nord-ouest du Finistère. Cette catastrophe illustre une fois de plus les dangers que font courir à notre littoral les navires battant pavillon de complaisance qui ne présentent pas les garanties techniques et de sécurité nécessaires et dont la gestion est exclusivement orientée par le profit. Elle révèle également la dramatique insuffisance des moyens disponibles pour lutter contre de telles marées noires, en particulier dans le cadre du plan Polmar. Elle porte en la circonstance un préjudice considérable à l'économie du Nord-Finistère et notamment aux populations vivant de la pêche, de l'industrie goémonière, de la conchyliculture et du tourisme. Elle révèle une incroyable incurie gouvernementale devant ces problèmes. En conséquence, il lui demande :

1° Quelles mesures d'urgence il compte prendre pour stopper le sinistre et indemniser rapidement les marins pêcheurs ainsi que les autres travailleurs du Nord-Finistère aujourd'hui sinistrés ;

2° S'il envisage d'affecter enfin les moyens indispensables à la lutte contre la pollution maritime pétrolière permanente ou consécutive à des accidents aussi graves ;

3° Quelle politique il se propose d'engager pour lutter résolument contre les agissements des pavillons de complaisance. (N° 1.)

II. — **M. André Colin** demande à M. le Premier ministre à la suite du naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz* sur les côtes du Finistère :

1° Pour quelles raisons les autorités françaises n'ont été prévenues et ne sont intervenues que tard dans la nuit alors que le pétrolier était en difficulté et constituait une menace réelle depuis le début de la matinée ;

2° Pour quelles raisons, après les expériences tragiques dans le Finistère depuis onze ans, le Gouvernement ne dispose pas encore de moyens efficaces de lutte contre la pollution ;

3° Quelles mesures nouvelles le Gouvernement entend prendre sur le plan de la législation nationale et internationale ;

4° Quelles dispositions le Gouvernement compte mettre en œuvre immédiatement pour l'indemnisation des populations et des communes touchées par la catastrophe. (N° 2.)

III. — M. Edouard Bonnefous rappelle à M. le Premier ministre que pour la quatrième fois depuis 1967 il demande au Gouvernement, par voie de question orale, de prendre les dispositions permettant d'éviter le renouvellement des catastrophes dues aux marées noires.

Aujourd'hui, il est urgent d'agir. Depuis dix ans, le Gouvernement annonce qu'il s'est doté de moyens suffisants pour faire face à la pollution par les hydrocarbures. Le nouveau drame causé sur les côtes françaises par le naufrage de l'*Amoco Cadiz* montre qu'il n'en est rien. Une fois de plus chaque Français devra supporter la responsabilité financière d'accidents causés par la négligence de certains armateurs ou constructeurs de navires pour lesquels seul compte le bénéfice à court terme.

M. Edouard Bonnefous demande à M. le Premier ministre d'engager immédiatement des négociations internationales, notamment au sein de l'organisation internationale de la navigation maritime, et de prendre d'ores et déjà sur le plan national les dispositions réglementaires nécessaires pour faire supporter aux pavillons de complaisance les responsabilités financières et humanitaires qui sont les leurs.

Il lui demande, enfin, de préciser les dispositions envisagées pour réglementer les conditions de circulation et d'assistance des pétroliers sur des routes maritimes très fréquentées, où la charge de pétrole qui passe chaque année est évaluée à 400 millions de tonnes.

Il n'est pas acceptable, en effet, que la pollution devienne la rançon du progrès. (N° 3.)

IV. — M. Georges Lombard expose à M. le Premier ministre qu'après le *Torrey Canyon*, l'*Olympic Bravery*, le *Böhlen*, les côtes bretonnes sont une nouvelle fois soumise, et de manière catastrophique, à la pollution due à l'échouage en face de Portsall, de l'*Amoco Cadiz*.

Ce nouvel accident démontre que, malgré les avertissements, les mises en garde, les mesures actuellement en vigueur, tant au niveau de la prévention que de la lutte contre la pollution, demeurent inefficaces.

C'est dans ces conditions qu'il demande au Gouvernement de préciser la politique qu'il entend suivre au titre de la prévention, pour imposer le nécessaire renforcement de la sécurité à bord des navires pétroliers, assurer la surveillance et l'intervention dans les couloirs de circulation qui leur sont actuellement assignés ou leur seront assignés, dès qu'il est constaté que l'un d'entre eux se trouve en difficulté.

Il désire également savoir l'état des négociations entreprises à l'échelon européen pour lutter contre les pavillons de complaisance, coordonner la recherche, mettre en place un véritable système de défense — prévention et action — des côtes européennes, par la création, en particulier, dans les zones critiques, de bases opérationnelles à grand rayon d'action, disposant d'un matériel spécialisé et d'un personnel spécialement entraîné. (N° 4.)

V. — M. Pierre Marcihacy expose à M. le Premier ministre que le naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz* porte à la côte bretonne un préjudice inestimable, et peut-être irrémédiable. Il lui demande sur quelles bases — application de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, souscription d'accords de type *Tovalop* ou *Cristal* — est assumée la responsabilité civile de l'armateur, et éventuellement celle du raffineur; sur un plan plus général, il souhaite savoir s'il a déjà été fait application des dispositions de la loi n° 77-530 du 26 mai 1977 qui, d'une part, oblige les navires à être munis de certificats établissant que la responsabilité civile des propriétaires est couverte par une assurance, d'autre part, permet de sanctionner l'absence desdits certificats. Par ailleurs, il rappelle que les lois relatives à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par des opérations d'immersion ou d'incinération ont été définitivement votées par le Parlement en juin 1976, soit depuis près de deux ans. Les décrets d'application prévus n'ayant pas été publiés, ces textes sont jusqu'à présent restés lettre morte. Il est regrettable qu'il en soit ainsi; c'est pourquoi il demande pour quelles raisons ces décrets n'ont pas encore été publiés et à quelle date ils pourront l'être. (N° 5.)

VI. — M. Hubert Martin attire l'attention de M. le Premier ministre sur l'inefficacité flagrante des moyens mis en œuvre tant pour prévenir le naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz* que pour lutter contre ses conséquences désastreuses.

Il lui rappelle qu'en dépit des deux catastrophes analogues survenues en 1976, avec les naufrages des pétroliers *Olympic Bravery* et *Böhlen*, aucun progrès ne peut être constaté dans les procédures de lutte contre de tels accidents.

Il lui demande en conséquence :

1° Quelles mesures il compte arrêter pour éloigner sensiblement des côtes le trafic de tout navire contenant des substances polluantes ;

2° De quels moyens concrets il entend assortir ces mesures, de façon qu'elles ne se résument pas à de pures déclarations d'intention ;

3° Selon quelles directions il entend remanier le plan « Polmar », manifestement impuissant à assurer une bonne coordination des divers services compétents dans la lutte contre la pollution maritime ;

4° Quelles inflexions il prévoit de donner à la lutte contre les opérations de dégazage clandestin, tels ceux qui ont scandaleusement accompagné le naufrage de l'*Amoco Cadiz*, et s'il entend rendre obligatoire le dégazage à terre, dans des bassins équipés à cet effet ;

5° Si les divers services ministériels compétents ont reçu mission de tracer un bilan complet des conséquences de la dernière marée noire, et d'évaluer en particulier les atteintes portées tant à l'économie régionale qu'à la faune et à la flore locales ;

6° Si un recensement des moyens utilisés par les divers pays étrangers en proie aux mêmes accidents a été entrepris et, dans la négative, s'il n'estime pas qu'un tel travail serait nécessaire. (N° 7.)

VII. — M. Antoine Andrieux appelle l'attention de M. le Premier ministre sur les conséquences dramatiques pour la côte bretonne après le naufrage du pétrolier libérien *Amoco Cadiz*.

Les conséquences de cette catastrophe sur le plan économique, social et écologique dépassent, et de loin, les dommages subis lors des naufrages précédents.

Il lui demande :

1° Quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre pour prévenir de telles catastrophes ; l'opinion publique relève que depuis onze ans, date du naufrage du *Torrey Canyon*, la première émotion passée, aucune décision pratique n'a été prise ;

2° Si la France va prendre l'initiative au plan international de combattre les pavillons de complaisance qui utilisent des équipages n'ayant pas la compétence pour assurer la sécurité de navigation ;

3° Si on peut envisager sur les parcours dangereux tels Ouessant et les côtes Nord-Finistère, l'usage de tours de contrôle prenant en charge la navigation maritime par suivi-radar, comme il est d'usage de le faire pour la navigation aérienne ;

4° Si les hésitations et les errements pour mettre en place des mesures d'interventions efficaces depuis le 17 mars ne sont pas la conséquence de l'absence au sein du Gouvernement d'un responsable à part entière des problèmes de la mer ;

5° Et, enfin, quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour réparer les dommages. (N° 8.)

VIII. — Après les catastrophes du *Torrey Canyon*, du *Böhlen*, de l'*Olympic Bravery* et maintenant de l'*Amoco Cadiz*, M. Francis Palmero demande à M. le Premier ministre quelles mesures il entend proposer au nom de la France, à l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (I. M. C. O.) pour établir de nouvelles conventions internationales garantissant effectivement la prévention de la pollution des mers par les navires, notamment en ce qui concerne la Méditerranée, qu'une marée noire de 200 000 tonnes d'hydrocarbures stériliserait pour au moins vingt-cinq ans. (N° 9.)

IX. — M. Jean Périquier rappelle à M. le Premier ministre que dans de nombreuses conférences internationales de nombreux biologistes marins, dont le biologiste français M. Bombard, ont lancé un cri d'alarme pour dénoncer la pollution grandissante que connaît la mer Méditerranée, qui, si des mesures énergiques ne sont pas prises rapidement pour enrayer cette pollution, risque de devenir d'ici à quelques années une mer morte ;

Que, déjà, une telle situation a des conséquences graves sur la situation économique et sociale des régions côtières méridionales, notamment en ce qui concerne la pêche, l'ostréiculture, la mytiliculture, le trafic maritime et le tourisme.

Il lui demande, dès lors, de lui faire connaître les mesures de lutte que le Gouvernement envisage de prendre pour sauvegarder la Méditerranée et l'action qu'il entend mener pour que tous les pays méditerranéens coordonnent leurs efforts et leurs législations en une lutte commune contre la pollution marine. (N° 10.)

Ces neuf questions orales avec débat, jointes, ont été transmises par M. le Premier ministre à M. le ministre de l'intérieur, à M. le ministre de la défense, à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie et à M. le ministre des transports.

La parole est à M. Le Pors, auteur de la question n° 1.

**M. Anicet Le Pors.** Une nouvelle fois, la Bretagne est souillée. Ainsi, les prévisions des différents orateurs qui étaient intervenus dans un précédent débat, ici même au Sénat le 13 avril 1976, se sont trouvées pleinement réalisées. Cette fois-là, le bateau s'appelait l'*Olympic Bravery*; avant il y avait eu le *Böhlen* et il y a onze ans le *Torrey Canyon*.

Catherine Lagatu, s'exprimant à cette tribune au nom du groupe communiste, déclarait : « L'impression ressentie est qu'on a attendu que l'irréparable soit accompli pour intervenir. » Elle disait aussi : « Nous pouvons en effet constater l'insuffisance dérisoire du plan Polmar. » Elle ajoutait encore « Il faut que les indemnisations soient complètes, mais elles ne le seront jamais ! Peut-on rendre la vie à ce qui est mort ? »

Et vos prédécesseurs, messieurs les ministres, avaient répondu : « Le Gouvernement, à la suite de l'expérience que nous venons de vivre, a décidé d'intensifier l'effort entrepris depuis plusieurs années... » Et encore : « La leçon que nous avons reçue au cours de ces dernières semaines doit nous servir d'exemple... »

Si les choses devaient à nouveau se passer de cette façon, alors je préférerais m'en tenir au cri qui monte de la Bretagne maculée : « Ça suffit ! »

Mais puisque, pour avoir immédiatement réagi, il me revient d'introduire le débat sur le fond, il faut néanmoins tenter de faire la clarté sur cette catastrophe ; que vous nous rendiez compte des moyens mis en œuvre, de la manière dont seront réparés les préjudices ; que nous débattions des dispositions à prendre pour prévenir de tels sinistres afin que chacun puisse se rendre compte si ce Gouvernement est, ou non, à la hauteur des tâches à accomplir.

La première question que l'on doit aborder, c'est, bien sûr : que s'est-il passé ? Pour le savoir, j'ai effectué en tant que rapporteur du budget de la marine marchande pour la commission des finances une enquête sur place les 22 et 23 mars et je n'ai pas pu obtenir de réponse officielle à cette question. J'ai seulement pu établir par divers recoupements une chronologie très incertaine des événements. Il est inadmissible qu'un mois après l'accident notre assemblée ne puisse disposer d'informations officielles sur les faits eux-mêmes. Y aurait-il quelque chose à cacher ? Devant votre silence, la question vaut d'être posée.

Si néanmoins mes renseignements sont exacts, plus de dix heures se sont écoulées entre les premières difficultés de barre de l'*Amoco Cadiz* et son échouement devant Portsall, vers vingt et une heures trente, le 16 mars. Tout ce temps a été occupé en marchandages entre le remorqueur allemand, le *Pacific*, et le pétrolier libérien. Comment ne pas être indigné par une carence aussi manifeste des pouvoirs publics alors qu'à terre, au cours de l'après-midi, des particuliers téléphonaient pour signaler le danger menaçant ?

L'opinion publique et, en premier lieu, les populations bretonnes ont le droit de savoir exactement dans quelles conditions la catastrophe a eu lieu, c'est-à-dire la route effectivement suivie par le pétrolier, la succession des faits et les heures correspondantes, la nature des tractations entre le remorqueur et le pétrolier, ce que contient le livre de trafic des télécommunications. C'est pour que la lumière soit faite sur ces différents points et d'autres que je vais évoquer qu'avec certains de mes amis du groupe communiste j'ai déposé hier matin, sur le bureau du Sénat, une proposition de résolution visant à la constitution d'une commission d'enquête parlementaire.

Je sais, mes chers collègues, que c'est aussi le souhait d'un grand nombre d'entre vous et je suis convaincu que vous soutiendrez cette initiative.

Quoi qu'il en soit, le mal est fait et la seconde question qui se pose est la suivante : a-t-on fait tout ce qu'il fallait pour lutter contre cette marée noire ? Là encore, la réponse met en accusation le Gouvernement, car le Gouvernement savait que la Bretagne courait un danger permanent. Quelques semaines avant le sinistre, un important rapport, fruit d'un travail interministériel de trente-six fonctionnaires ayant travaillé de juillet à décembre 1977, l'avait alerté sur l'insuffisance, voire l'inexistence, des moyens de lutte nationaux contre la pollution maritime.

Et pourtant le Gouvernement n'a pas bougé, comptant peut-être sur la chance ou estimant que, le moment venu, « il y aurait sûrement quelque chose à faire » !

J'ai pu constater personnellement que six jours après le naufrage, seulement 1 200 tonnes de mélange pétrole-eau de mer avaient été pompées, alors qu'il y avait déjà à la mer 160 000 tonnes de pétrole. La veille de mon arrivée, le seul bateau-pompe disponible, d'une capacité d'absorption de 1 500 tonnes par jour, était tombé en panne au bout d'une

heure de fonctionnement. Du vendredi 17 au dimanche 19, l'état de la mer aurait permis le pompage du pétrole dans l'épave, mais les pompes nécessaires se trouvaient aux Etats-Unis, les flexibles à Clermont-Ferrand et le reste du matériel en Belgique.

Quant aux barrages mobiles, dont le stock national disponible est d'une vingtaine de kilomètres pouvant retenir environ 16 000 tonnes d'hydrocarbures, moins du quart était installé et ils ont démontré leur inefficacité par gros temps. On a pu, en effet, le mardi 21, les voir voltiger dans la tempête au-dessus des flots ; au moins aurait-on pu les mettre en protection des fonds d'abers, si importants pour la reproduction de la faune marine, ce qui n'a pas été fait car j'ai pu constater, avant-hier encore, qu'il y avait du pétrole jusqu'à Tréglonou et Tariec, dans l'Aber-Benoit.

Le Gouvernement a aussi beaucoup tardé à envoyer sur place des effectifs et des moyens militaires suffisants.

Tout cela explique sans doute les remarques désabusées exprimées par les responsables civils et militaires que j'ai pu rencontrer et qui m'ont déclaré s'en remettre finalement aux capacités de biodégradation de la mer pour réduire la pollution. Comment pourrait-il en être autrement puisque, dans le dernier budget de programme intitulé « Protection de l'environnement marin », on peut lire : « De manière précise, il a été prévu de pouvoir lutter, en cas de pollution accidentelle grave entraînant le déclenchement du plan Orsec-Polmar, contre un déversement de 30 000 tonnes d'hydrocarbures » ? L'*Amoco Cadiz*, vous le savez, en contenait huit fois plus.

La mise en œuvre rapide du plan Polmar elle-même a souligné la très large imprévision des pouvoirs publics et l'insuffisance du dispositif de lutte. J'ai pu constater aussi, sans que mes interlocuteurs m'en aient clairement expliqué les raisons, une mauvaise coordination entre les parties Mer et Terre du plan Polmar. La chose est devenue assez flagrante pour que le Gouvernement décide, le 22 mars, de désigner un coordonnateur, M. le secrétaire d'Etat ici présent, qui s'était déjà fait remarquer, lors de l'accident du *Böhlen*, en prenant l'initiative d'enfouir le pétrole récupéré dans le sol des environs de Quimper, ce qui avait entraîné la pollution de nombreux puits de la région. Comme le disent certains Bretons rencontrés : « *spountus eo* », c'est vraiment un comble que de choisir ainsi le mazoutier de la Cornouaille pour nettoyer le Trégor et le Léon ! D'autant plus que se repose ces jours-ci le même problème d'évacuation des débris pollués que l'on enterre dans des fosses de la zone industrielle de Brest. Combien de temps vont-ils rester à cet endroit ?

Pour sa part, le parti communiste a, dès les premiers jours, demandé qu'un certain nombre de décisions soient prises : l'envoi sur place de milliers de soldats, bénéficiant à cette occasion d'une prime ; la mobilisation des unités du génie et de leurs engins modernes ; l'utilisation, à la mesure des besoins, des moyens de la marine nationale ; le recours à la coopération internationale, notamment celle de la Communauté économique européenne, et c'est dans ce sens que les élus communistes au Parlement européen se sont adressés au président Roy Jenkins ; la reconnaissance de la région comme région sinistrée, ce qui permettrait l'engagement de moyens plus importants ; la réquisition des moyens utiles appartenant aux compagnies pétrolières ; enfin, la réunion d'urgence du conseil régional de Bretagne et des conseils généraux intéressés de façon que les élus régionaux et départementaux soient habilités à coordonner toutes les initiatives de solidarité, le plan Polmar, vous le savez, les excluant des décisions, ce qui a provoqué la protestation tout à fait fondée de mon ami Louis Leroux, conseiller régional de Bretagne.

Malheureusement, le Gouvernement n'a pas suivi nos recommandations. On mesure aujourd'hui les résultats !

Cela m'amène à une autre question importante : comment seront réparés les préjudices subis par les travailleurs sinistrés, et au-delà par la Bretagne qui connaissait déjà un chômage particulièrement élevé et subissait durement la crise ? Après les quelques décisions qui viennent d'être prises, nous partageons l'inquiétude des populations bretonnes sinistrées. L'Assedic de Bretagne a déjà enregistré 103 licenciements et ce sont 4 000 emplois qui sont menacés.

En matière de réparation des préjudices, il faut considérer, d'une part, l'indemnisation des préjudices directement subis par les différentes activités sinistrées — marins-pêcheurs, goémoniers, conchyliculteurs, activités de tourisme — d'autre part, le bilan économique pour la région bretonne en tenant compte des conséquences économiques indirectes, des effets à moyen et long terme et de la détérioration du milieu écologique.

Ce dernier point de vue devrait faire l'objet d'une étude approfondie. Il est très probable que les pertes économiques seront évaluées en centaines de millions, voire en milliards de francs, sans tenir compte des préjudices qualitatifs. Il nous semble tout à fait souhaitable que cette étude soit effectivement réalisée sur

la base d'une coordination des pouvoirs publics, des professionnels de la pêche et des organismes scientifiques compétents. Ce sont cependant les problèmes immédiats d'indemnisation des activités sinistrées qui appellent les principales mesures d'urgence et qui ont conduit nos fédérations de Bretagne à créer un comité pour l'indemnisation des victimes et la sauvegarde des côtes bretonnes.

Les discussions que j'ai eues avec les représentants des professions concernées ont évoqué les principales revendications suivantes que soutient le parti communiste.

Les marins-pêcheurs directement touchés demandent : une indemnité pour manque à gagner pendant la durée totale du sinistre, sur la base des salaires antérieurs ; la validation des services durant cette période ; le report des échéances d'emprunts professionnels et personnels, du paiement des cotisations-rôle et allocations familiales, des impôts ; la prise en charge publique des intérêts d'emprunts, de la prime d'assurance maritime des bateaux et des prix de location d'appareils pendant toute la durée d'immobilisation ; la retraite anticipée à cinquante ans pour motif économique.

Les marins rappellent avec amertume que nombre de dossiers d'indemnité déposés lors du naufrage de l'*Olympic Bravery* ne sont toujours pas réglés et que l'indemnisation même est contestée, ainsi que me l'a confirmé le préfet du Finistère. A cet égard, les dotations du conseil des ministres, calculées sur la base des salaires forfaitaires de la quatrième catégorie, sont sans rapport avec les nécessités.

Les géomiers font état de la destruction des champs d'algues sur près de cent kilomètres de côtes, alors que la récolte devait commencer en ce moment même. Ils considèrent qu'il faudra plusieurs années pour reconstituer ces champs et que cela peut avoir pour effet de décourager aussi bien les utilisateurs que les exploitants, avec des conséquences importantes sur l'emploi dans la profession et le maintien en état de fonctionnement du matériel.

Pour les ostréiculteurs, le ministre ajoute ses conséquences à celles de l'épizootie des dernières années.

Sont touchés, en premier lieu, les cent hectares d'exploitation ostréicole de l'Aber-Benoît et de l'Aber-Wrac'h, correspondant à environ 120 emplois, mais aussi les 720 hectares de la baie de Morlaix et les exploitations conchylicoles, plus vastes encore, situées plus à l'est.

La demande des ostréiculteurs porte en particulier sur l'aménagement des provisions fiscales pour risques leur permettant de prendre en compte une période plus grande que l'exercice annuel, les exonérations dont devraient bénéficier en la circonstance les entreprises imposées au forfait, le remboursement des redevances domaniales, l'assimilation au chômage économique des réductions d'activité, le bénéfice de l'indemnisation servie aux pêcheurs pour leurs salariés inscrits maritimes, etc. Les intéressés soulignent également le préjudice commercial durable, conséquence de telles catastrophes, sur leur production.

Il apparaît aussi maintenant que la saison touristique sera désastreuse pour la région et qu'il convient de mettre rapidement à l'étude les compensations nécessaires pour indemniser les diminutions de revenus des hôtels, campings et établissements commerciaux.

Et puis, il y a encore les atteintes à l'élevage et aux productions agricoles, peut-être difficiles à évaluer dès aujourd'hui, mais qui se traduiront pour les paysans par un manque à gagner certain qui doit être compensé.

Enfin, je ne voudrais pas omettre de signaler les intoxications de certaines personnes, notamment parmi celles qui nettoient les côtes.

Il est bien évident, dans ces conditions, que les 150 millions de francs que l'on nous annonce de la part des assureurs — mais quand seront-ils versés ? — ne seront pas suffisants pour couvrir les dégâts que l'on peut d'ores et déjà recenser.

Les moyens de financement permettant de couvrir les conséquences de la catastrophe doivent dans l'immédiat être ceux de l'Etat, mais il faut les rechercher également du côté des armateurs et des compagnies pétrolières.

En effet l'argent existe. En 1976, les sociétés du cartel pétrolier — Mobil, B. P., Esso et la Shell — ont fait, en France, 3 196 millions de francs de profits s'ajoutant aux 4 474 millions de francs de la C. F. P., en progression de 48 p. 100 sur 1975. L'année 1977, pour laquelle on ne dispose pas des chiffres définitifs, s'annonce tout aussi bonne. A cela il faut ajouter les 4 milliards de francs du « racket » pétrolier dénoncés par Georges Marchais dans une mémorable émission télévisée. Oui, l'argent existe ; les pollueurs doivent être les payeurs !

C'est pourquoi on ne peut qu'être indigné devant l'impudence de la compagnie Shell qui a osé agir en justice, par l'intermédiaire de sa filiale française, contre une association de consommateurs et qui a obtenu satisfaction dans un délai record alors que, dans le même temps, elle est impliquée en France dans vingt-huit affaires de pollution ou d'accidents par hydrocarbures.

Et voilà que l'on apprend qu'une contre-offensive des armateurs et de la Shell se développerait tendant à accréditer l'idée que Brest ne serait pas un port sûr pour leurs bateaux et qu'on devrait renoncer à y faire les réparations qui y étaient réalisées d'ordinaire : c'est un chantage inadmissible à propos duquel j'interpelle le Gouvernement.

En effet, comment ne pas rapprocher ces menaces des informations selon lesquelles les prêts nécessaires au syndicat mixte Brest-Iroise pour financer le troisième forme de radoub destinée à la réparation des pétroliers de 500 000 tonnes à Brest ne seraient pas débloqués comme prévu ce mois-ci ? Messieurs les ministres, j'attends vos précisions sur ce sujet.

Je dénonce également l'indécence de ce porte-parole de l'Élysée qui a déclaré, la semaine dernière : « Il est hors de question d'indemniser à 150 p. 100 les sinistrés ». Ce n'est pas ce que disent les sinistrés. Il ne demandent, avec une grande dignité, que leur dû en réparation d'une incroyable incurie dont le Gouvernement est responsable car il pouvait prendre les mesures nécessaires pour empêcher cette catastrophe et il ne l'a pas fait.

Comme le dit, en breton, une récente chanson de Pierre-Marie Mével : « Hélas, les gens du Gouvernement s'en moquaient et laissaient aller les choses pour faire du profit ! »

Et c'est finalement la question principale : qu'a fait le Gouvernement pour éviter de tels accidents et que faut-il faire ?

Il faut savoir, tout d'abord, que les tonnages transportés sur cette voie maritime que l'on appelle le « rail » et qui frôle le Finistère ont été, en 1976, de 497 millions de tonnes de pétrole, 63 millions de tonnes de minerai de fer et 25 millions de tonnes de charbon. Ainsi le tiers de la production mondiale de pétrole emprunte cette voie. Chaque jour, une moyenne de 150 navires utilisent le « rail » : 90 dans le sens sud-nord, 60 en sens inverse, et l'on estime que, quotidiennement, une vingtaine de navires ne respectent pas les règles de circulation en vigueur depuis le 15 juillet 1977 et passent anormalement près d'Ouessant et du Nord-Finistère, cela en totale impunité.

En ce qui concerne les pétroliers qui empruntent tous les jours le « rail », on en compte, en moyenne, huit du tonnage de l'*Amoco Cadiz*, six de 120 000 tonnes et quatre de 60 000 tonnes. Ces données illustrent bien l'importance de cette voie maritime pour l'Europe en même temps que des pouvoirs potentiels d'action de notre pays pour obtenir le respect de l'intégrité du territoire national, pour peu, bien sûr, que la volonté politique existe de nous faire respecter, ce qui ne semble pas être le cas car, en l'occurrence, cette volonté politique a été défaillante.

En effet, le sinistre étant prévisible compte tenu des chiffres que je viens d'indiquer et des conditions actuelles de circulation maritime tolérées par le Gouvernement, le résultat est le même que si la côte nord de la Bretagne avait été attaquée par un navire étranger.

Certes, le Gouvernement, sous la pression de l'opinion publique et des actions populaires qui se sont développées, a pris, le 29 mars, quelques mesures allant dans le sens des propositions exposées à Brest par Roland Leroy au nom du parti communiste français, le 24 mars. Mais c'est bien insuffisant. Les mesures de prévention, d'ailleurs, devraient faire l'objet d'un large débat avec toutes les catégories sociales et les professions intéressées. C'est dans cet esprit que, pour notre part, nous formulons des propositions qui sont, elles, au niveau des problèmes à résoudre.

Premièrement, il s'agit de mener une action sans merci contre la pratique intolérable des pavillons de complaisance, qui représentent aujourd'hui plus du tiers de la flotte pétrolière mondiale.

Les avantages du système, dans lequel les Etats-Unis jouent un rôle déterminant, sont bien connus : facilité d'immatriculation, avantages fiscaux, laxisme dans le recrutement des équipages, coûts d'exploitation réduits — de 30 p. 100 — en raison du non-respect des règles élémentaires en matière de sécurité, de salaires et de conditions de travail des équipages lesquelles rappellent la situation qui était autrefois celle des galériens.

Et tout cela au nom de cette sacro-sainte compétitivité qui met à mort, dans le même temps, nos chantiers de constructions et de réparations navales, de cette « recherche incontrôlée du profit » que dénonçait voici quelques jours Mgr Francis Barbu, évêque de Quimper et du Léon. En 1970, on pouvait amortir un

pétrolier en deux ou trois ans, alors qu'aujourd'hui, vu l'aggravation de la crise, on ne le peut plus aussi aisément. Alors on économise sur tout et l'on espace les visites de sécurité. Le résultat, c'est que les trois quarts des accidents maritimes sont le fait des navires sous pavillon de complaisance.

Le Gouvernement déclare qu'il lutte contre ces pratiques. Mais alors, pourquoi tolère-t-il que ces navires menacent en permanence la Bretagne ? Est-ce là l'une des expressions de son libéralisme avancé ?

Les organisations syndicales de marins lui montrent la voie dans laquelle il devrait s'engager. Depuis deux ans, la fédération des marins C. G. T. a réussi à faire verser aux équipages de cinquante-cinq navires des compléments de salaires représentant un million de dollars. Tout récemment, les marins français ont bloqué à Saint-Nazaire l'*Astyanax*, bateau grec hors d'état de prendre la mer. En agissant ainsi, ils ont œuvré dans le sens de l'intérêt de l'équipage de ce bateau et dans celui de l'intérêt national. Puisque vous ne faisiez rien, ils ont bien fait.

Deuxièmement, il faut éloigner résolument le « rail » de nos côtes.

A cet égard, le décret qui vient d'être pris le 24 mars dernier et qui porte de cinq à sept milles le trafic le plus proche est beaucoup trop timide. Les avis des spécialistes les plus avertis que j'ai pu recueillir au cours de ma mission situent la position souhaitable du « rail » entre 30 et 50 milles. C'est là l'ordre de grandeur qui constituerait la bonne décision qui doit, certes, être recherchée dans le cadre des négociations internationales, mais à propos desquelles notre pays se doit de faire des propositions et de prendre des initiatives pour son propre compte s'il ne peut les faire admettre rapidement par les pays concernés.

Troisièmement, il faut, en toute circonstance, s'assurer la maîtrise de la circulation des navires modernes quel que soit leur tonnage.

Cela doit conduire, d'une part, à reviser certaines normes techniques ; par exemple, s'agissant des pétroliers : en renforçant les coques, en doublant hélices et machines, en dotant les plus grands bâtiments de deux barres autonomes, en prévoyant des ballasts pour favoriser les opérations de déséchouage, voire en limitant les tonnages.

D'autre part, il faut renforcer le repérage, la surveillance et le contrôle du trafic marchand en se dotant des moyens nécessaires : contrôle radar à grande portée, remorqueurs puissants de la marine nationale — car le sauvetage doit être une action de service public — gestion globale du trafic au moyen d'ordinateurs, police maritime permanente de garde-côtes avec intervention publique obligatoire en cas d'accident, pilotage hauturier systématique et même système spatial de repérage des bateaux par satellite, tel que le projet Dioscures étudié par le C. N. E. S. voilà quelques années et qui a sombré dans la politique d'austérité.

Quatrièmement, il est indispensable de développer les moyens de protection aussi bien contre les pollutions accidentelles que contre la pollution permanente des pétroliers, qui est en moyenne six fois plus importante.

A cet égard, nous pensons qu'une bonne solution consisterait à créer un corps spécialisé dans la lutte contre les différentes formes de pollution maritime en le dotant d'effectifs et de moyens matériels suffisants et adaptés à la variété des problèmes rencontrés. Ces moyens de protection devraient être placés sous l'autorité non pas d'un coordinateur gouvernemental unique, mais d'une commission régionale dans laquelle les élus auraient une place importante.

L'efficacité de ce dispositif de protection dépend beaucoup des efforts de recherche qui seront réalisés, ce qui suppose, bien entendu, que des crédits suffisants leur soient affectés.

Enfin, cinquièmement, il faut donner à notre pays les moyens de se faire respecter en matière d'application de la loi et cela au besoin par la force.

Les moyens juridiques existent non seulement à l'intérieur des eaux territoriales, le préfet maritime ayant une responsabilité générale en ce qui concerne le maintien de l'ordre public et la sauvegarde des personnes et des biens — en l'espèce, il semble bien qu'il y ait eu carence caractérisée — mais aussi en dehors des eaux territoriales, sur la base de la loi du 7 juillet 1976, dont le Gouvernement n'a pas encore publié les décrets d'application. Cette loi donne, en effet, le droit aux pouvoirs publics d'intervenir à l'égard de tout navire évoluant hors des eaux territoriales même s'il navigue sous le pavillon d'un pays qui n'a pas adhéré à la convention de Bruxelles. Les moyens de défense existent aussi, même s'ils doivent être adaptés, voire renforcés en l'occurrence. Nous avons une marine nationale à qui l'on doit donner l'ordre de contraindre et, si besoin est, d'arraisonner tout bateau menaçant à quelque titre que ce soit le territoire national.

Gageons que si cette volonté politique existait, le droit maritime international ferait des progrès rapides dans les domaines où il semble présenter quelque retard pour le plus grand profit de quelques-uns. L'expérience montre, en tout état de cause, que l'on ne peut prétendre aujourd'hui défendre l'intérêt national et ménager la compagnie Shell, fût-elle « de France ».

Mais puisque j'évoque la marine nationale, qu'il me soit permis de rappeler les risques encourus par les équipages des *Super-Frelons* de l'aéronavale qui ont assuré, dans des conditions difficiles, le sauvetage des hommes de l'*Amoco Cadiz*, risques qui avaient coûté la vie, le 17 mars 1976, lors de l'échouement de l'*Olympic Bravery*, à quatre membres d'équipage, dont je salue ici la mémoire.

Toutes les propositions que je viens d'énumérer ont un coût, c'est évident, mais celui-ci est incomparablement inférieur au coût social que devra supporter l'économie bretonne sur plusieurs années. La solidarité nationale qui s'est développée à cette occasion est bien réconfortante, mais pour l'avenir c'est, je le répète, le financement public alimenté par la taxation des compagnies pétrolières et de leurs armateurs qui doit fournir les ressources permanentes, contrepartie des mesures que nous proposons.

Si les propositions avancées par le parti communiste étaient retenues, nul doute que la probabilité de telles catastrophes serait considérablement diminuée, voire pratiquement réduite à néant. Nous croyons non pas en la fatalité des événements, mais à la responsabilité des hommes. C'est leur aptitude à établir de nouvelles relations entre eux et la nature qui en fait ou non des hommes du progrès, de l'avenir.

Le naufrage de l'*Amoco Cadiz* pose des problèmes majeurs, des problèmes de société. Comment maîtriser le progrès, les forces productives ? Comment défendre l'indépendance nationale dans une internationalisation accrue des échanges ? Comment protéger le cadre de vie, les équilibres écologiques et la mer ? Comment favoriser une vie régionale démocratique, c'est-à-dire réellement autogestionnaire ? Telles sont les questions de notre temps.

Messieurs les ministres, à l'occasion des dernières élections législatives, le pouvoir de l'argent a bien pu encore une fois abuser une majorité de Français, mais les problèmes demeurent, et vous démontrez aujourd'hui, sur le terrain, que vous êtes incapables de répondre aux vraies questions qui se posent à notre peuple, en la circonstance aux populations bretonnes.

Le parti communiste, quant à lui, est à leurs côtés depuis le premier jour. Il travaille à mettre au point avec elles les solutions efficaces aux problèmes qu'elles ont à résoudre et à combattre sur le tas les méfaits de la politique du grand capital que vous conduisez.

Non, messieurs les ministres, en dépit de la complaisance dont vous faites preuve à leur égard, ce ne sont pas la compagnie Amoco et la compagnie Shell qui feront la loi en France ! (*Applaudissements sur les travées communistes. — M. Marcel Champeix applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à M. André Colin, auteur de la question n° 2.

**M. André Colin.** Le 16 mars dernier, un pétrolier de 230 000 tonnes s'échouait sur les rochers aux abords du port de pêche de Portsall ; c'était le désastre, une catastrophe sans précédent dans le domaine de la pollution par le pétrole. Personne ne l'avait imaginé, personne ne s'y était préparé, alors que, comme on vient de l'indiquer, près de 500 millions de tonnes de pétrole passent chaque année au Nord d'Ouessant, aux abords des côtes de la Bretagne occidentale.

Le lendemain et les jours qui suivent, c'est un spectacle de mort. L'image la meilleure, à la fois admirable et bouleversante, est donnée par la télévision, qui montre un oiseau ; il est sur la mer, en réalité c'est du pétrole ; il essaie de s'envoler, ses ailes sont trop lourdes ; alors il aborde une petite jetée proche ; il essaie encore, mais cela lui est impossible ; il revient à la mer, son milieu naturel, et là, dans l'impossibilité de s'envoler, les ailes engluées par le pétrole en quelque manière, il se laisse absorber par la mort.

C'est une image bouleversante, mais qui décrit bien ce qu'était la situation des côtes du Nord-Finistère à la suite du désastre.

C'était la mer qui était frappée, la mer et tout ce qui y vit : tant et tant de familles de pêcheurs côtiers, de goémoniers, d'ostréiculteurs frappés dans leurs activités traditionnelles, alors que celles-ci allaient en se développant et leur permettaient d'espérer un genre de vie meilleur sur des côtes qu'ils avaient raison de chérir et sur lesquelles, personnellement, j'ai grandi et vécu.

La solidarité nationale a joué d'une manière impressionnante sous forme de dons et d'interventions, dont le concours bénévole, qui a parfois, dans les premiers jours, compliqué plutôt que facilité la tâche des responsables du nettoyage des rochers et des plages. Mais il y avait une volonté de générosité, et c'est celle-là que nous saluons.

Il convient également de saluer une manifestation importante de la solidarité européenne qui, dans un premier geste, a versé en faveur des sinistrés une somme de 2 800 000 francs, dont nous aimerions savoir, messieurs les ministres — c'est ma première interrogation — ce qu'elle est devenue car, jusqu'à présent, à part l'information de presse, les autorités régionales n'en n'ont pas eu connaissance.

Il faut comprendre notre émotion, ma propre émotion et notre colère, malgré cette solidarité nationale et européenne.

Il y a dix, presque jour pour jour, c'était le *Torrey Canyon* qui s'échouait en haute mer au large des côtes britanniques; le 14 janvier 1976, c'est l'*Olympic Bravery* qui s'échoue sur les rochers de l'île d'Ouessant; le 14 octobre 1976, c'est le pétrolier est-allemand *Bölhen* qui sombre aux environs de l'île de Sein. Cela fait beaucoup pour une seule région, qui a quelques raisons d'être émue et de se trouver aux limites de la colère!

Ensuite, et peut-être surtout, au plan psychologique, à travers la littérature officielle qui est abondamment dispensée sur les mesures prises pour lutter contre la pollution et en éviter le retour, on voit en réalité que tout n'a pas été fait et l'on est presque gêné de dire maintenant ce qu'il conviendrait de faire pour que ce soit réellement fini; cependant, je vais tenter de l'entreprendre.

Pour éviter le retour de pareilles catastrophes, il convient d'abord de situer l'origine du drame. Ce n'est point que je veuille jouer au procureur ni chercher à établir quelques responsabilités personnelles; ce n'est pas mon propos. Ce sera éventuellement le problème et la responsabilité des autorités judiciaires saisies de cette affaire.

La question est pour moi, pour nous, de savoir comment ce drame a pu se produire. Un pétrolier de 230 000 tonnes, battant pavillon libérien, avant pour destination finale Rotterdam double Ouessant en empruntant régulièrement le sens unique de la circulation maritime, c'est-à-dire le couloir montant dans la Manche, établi sur des bases internationales depuis 1977.

Vers 10 heures du matin, ce 16 mars 1978, le pétrolier lance un message pour prévenir qu'il représente un danger pour la navigation du fait qu'il subit une avarie de gouvernail. Ce message est perçu par les sémaphores situés sur la côte et surtout dans l'île d'Ouessant; il l'est aussi par le remorqueur allemand *Le Pacific* qui, ayant quitté Brest, se dirige vers une autre destination; le remorqueur s'empresse de faire route vers le pétrolier et semble l'avoir rejoint, toujours ce 16 mars aux environs de 13 heures.

Dans les heures qui suivent — entre 14 et 15 heures, semble-t-il — une remorque est posée. Elle casse. Les guetteurs sémaphoriques signalent cet incident aux autorités compétentes. Une deuxième remorque est posée et casse aussi. C'est un peu avant 23 heures que le pétrolier lance un appel de détresse. Il est, à ce moment, échoué sur les rochers de Portsall.

Ainsi donc, le 16 mars, entre 10 heures du matin et le soir, un pétrolier de 230 000 tonnes, long de plus de 330 mètres, a pu dériver aux yeux de tout le monde à travers ce bras de mer et venir s'échouer sur nos côtes sans qu'il y ait eu, semble-t-il, la moindre intervention.

C'est initialement le fond du problème. Comment expliquer cette affaire? Un communiqué officiel, en date du 20 mars, dit que ce pétrolier et ce remorqueur se sont abstenus d'alerter les autorités maritimes françaises et que celles-ci n'ont été prévenues que vers 23 heures, au moment où le pétrolier s'échouait.

Ainsi cette nouvelle catastrophe qui frappe les côtes de Bretagne n'a pas pu être expliquée. Je n'aime pas les propos excessifs, mais je suis contraint de dire, au vu de tous les témoignages que j'ai recueillis, que cette explication n'est pas sérieuse.

Les autorités compétentes, formellement alertées ou non, pouvaient intervenir et, du fait qu'elles le pouvaient, elles devaient intervenir.

Je citerai d'abord un précédent, que j'ai évoqué d'un mot tout à l'heure. Le 18 mars 1967, le *Torrey Canyon* s'échoue en haute mer au large des côtes britanniques. La pollution commence et parvient vite jusqu'à nos côtes. Devant l'ampleur de la pollution prévisible, les autorités militaires britanniques font bombarder le *Torrey Canyon* et incendier sa cargaison.

Il n'y a pas de pollution et personne dans le monde n'intervient contre la procédure utilisée par la Grande-Bretagne sur la base de la loi de la nécessité à l'encontre du principe de la liberté de la mer.

En second lieu, indépendamment de cette intervention brutale, durant ces années dernières, les conventions relatives à la réglementation de la circulation maritime ont fait de considérables progrès. Notre commission des affaires étrangères a apprécié un grand nombre d'entre elles. Ainsi, la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 permet aux Etats signataires « de prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident, susceptibles, selon toute vraisemblance, d'avoir des conséquences dommageables très importantes. »

Bien entendu, cette prérogative très ample accordée aux Etats est accompagnée de précautions, de mesures de procédures.

Dans le même temps, le texte déclare: « En cas d'urgence, l'Etat riverain peut prendre les mesures rendues nécessaires par l'urgence sans notification ou consultation préalables. » Il s'agit, dans ce cas, de la haute mer. Or le pétrolier, lui, se trouvait dans les eaux territoriales. Ce qui est possible en haute mer est encore plus aisé dans les eaux territoriales, c'est évident. D'autant plus qu'aux termes de la législation intérieure nous avons fait un grand progrès en la matière. En effet, une loi promulguée le 7 juillet 1976 stipule que « le propriétaire du navire dangereux pourra être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers. En cas d'urgence, l'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires », comme le mentionnait le texte précédent.

Je vous ai cité ces textes, non pour étaler une compétence, mais simplement pour établir de manière claire, et difficilement contestable à mes yeux, que les autorités pouvaient intervenir. Or elles ne l'ont pas fait parce que — selon l'explication qu'on nous a donnée — elles n'ont été alertées qu'à vingt-trois heures, au moment où le pétrolier s'échouait.

J'ai raison de dire que l'explication n'est pas sérieuse parce que, du fait que les autorités maritimes n'ont pas été formellement alertées, un pétrolier géant a pu dériver toute une journée, avec les suites dramatiques qui en découlaient inévitablement, d'autant plus que les sémaphores avaient, d'évidence, informé les autorités responsables.

On peut s'interroger: la non-intervention, en cette journée dramatique du 16 mars, tient-elle à une absence d'imagination? Tient-elle à une absence de vigilance, ou tient-elle à l'absence de moyens d'intervention?

Il faut, messieurs les ministres, il faut que la vérité soit dite ici. Je vous déclare, sans élever la voix, que, si elle n'est pas dite, je demanderai à mes collègues qui veulent bien m'entendre en ce moment de s'associer à mon initiative pour demander au Sénat la constitution d'une commission d'enquête.

Nous devons connaître la vérité, non pour nous retourner contre quiconque, mais pour contribuer à éviter le retour de pareils désastres et nous permettre d'apprécier l'efficacité de la politique de prévention que je vais m'efforcer de définir brièvement.

On peut lire, dans un document officiel, établi par M. le Premier ministre: « Face à un sinistre de grande ampleur, aucun pays n'est encore matériellement en mesure, aujourd'hui, de mettre en œuvre les moyens adaptés, principalement lorsque les conditions météorologiques sont défavorables.

« Pour faire face à un déversement massif, de l'ordre de 30 000 tonnes d'hydrocarbures » — on est en retard sur l'événement! — « et assurer le nettoyage des côtes endommagées, on ne dispose pas encore aujourd'hui des moyens nécessaires ». C'est donc à la définition d'une politique de prévention qu'il convient de s'attacher.

Les administrations concernées que, pour être fidèle à la réalité, j'appellerai plutôt « les administrations concurrentes », ont tenté de mettre au point un train de premières mesures. A la suite d'un récent conseil des ministres, nous avons appris que le Président de la République avait demandé « que le Gouvernement mette au point un nouveau dispositif d'ensemble avant le 1<sup>er</sup> juillet ». C'est dans cet esprit que j'interviens; j'espère que, pour une fois, on prêterait attention aux propos d'un parlementaire qui vit tout près de la mer et qui a exercé dans le passé quelques responsabilités en la matière. Comme le dit le *Journal de la marine marchande* du 30 mars: « Sans la mise en place dans la navigation maritime d'un système cohérent d'information, d'alerte et de sauvetage, la prochaine marée noire aura lieu où on ne l'attendra pas ».

Bien entendu, la politique de lutte contre la pollution a des dimensions internationales, mais elle a aussi des aspects nationaux, et il ne faudrait pas prendre prétexte de ces dimensions internationales pour ne pas mettre en œuvre les moyens indispensables.

Première orientation générale : il faut définir une politique d'information sur la circulation maritime et sa surveillance. Dans ce domaine, la France vient de s'engager dans la bonne direction en décidant de hâter la réalisation du radar de l'île d'Ouessant, dont le principe avait déjà été arrêté voilà quelque temps, mais dont, hélas ! la construction avait été différée pour, nous avait-on dit à l'époque, des raisons financières — que nous retrouverons ailleurs !

Tout ce qui est surveillance radar, tout ce qui est obligation d'information concernant la position, la route et les difficultés des navires, va tout à fait dans le bon sens. Cela, à mes yeux, ne devrait être cependant qu'une étape ; l'aboutissement doit être un contrôle de la circulation maritime calqué sur le contrôle de la navigation aérienne. Je ne dis pas un contrôle identique, de même nature et utilisant les mêmes méthodes, mais un contrôle calqué, répondant aux mêmes orientations. Ce contrôle entraînera, me dit-on, une révision déchirante des habitudes de la marine de commerce. Pour ma part, je ne crois pas qu'il s'ensuivre une limitation de l'autorité et des responsabilités des capitaines de navire. Aussi la France doit-elle, me semble-t-il, s'engager dans cette voie, car le problème dépasse maintenant l'intérêt des personnes ou celui des régions : il s'agit d'un problème de sécurité publique, d'un problème national, d'un problème qui concerne l'ensemble des citoyens d'une nation.

C'est dans cette optique qu'il convient également d'engager une action contre les pavillons de complaisance. Il faut agir !

Pour être d'une parfaite honnêteté intellectuelle, je dois avouer au Sénat que peu de pays au monde ne font pas appel aux pavillons de complaisance ; l'action dans ce domaine sera très difficile.

En revanche, l'initiative qui vient d'être prise par notre ministre des affaires étrangères au dernier conseil des ministres de la C. E. E. à Luxembourg est, à mon avis, heureuse et elle peut être efficace.

La Communauté peut, a dit M. de Guiringaud, « conclure un accord entre les Neuf qui la composent pour refuser l'accès des ports européens aux navires qui ne respectent pas les normes qui ont été fixées de manière internationale ; ces normes concernent la condition même du navire, sa construction, son état, mais aussi les qualifications, les conditions de travail, le nombre des personnels embarqués comme équipages ». Et M. de Guiringaud a poursuivi : « Si la Communauté pouvait fixer des normes minimales pour l'accès à ses ports des navires pétroliers, cela aurait un effet sur l'ensemble des flottes pétrolières. »

En effet, puisque à peu près un tiers du pétrole qui navigue sur la mer vient dans les ports communautaires après être passé au large de nos côtes, une réglementation s'appliquant à tous les pétroliers qui entendent toucher les ports européens pourrait, par contagion, s'imposer à l'ensemble de la flotte pétrolière.

Je trouve cette initiative très heureuse ; je le dirai d'ailleurs à M. de Guiringaud, bien que vous ayez eu l'obligeance de lui faire part de mon jugement sur ce sujet.

La deuxième orientation, c'est la création, au moins dans la Manche, à l'entrée de cette immense voie de navigation par laquelle transitent chaque année 500 millions de tonnes d'hydrocarbures, d'un centre d'assistance technique et de sauvetage.

Soyons lucides, en effet. Il ne suffit pas d'éloigner les pétroliers de nos côtes, et je vous suggère, messieurs les ministres, messieurs les secrétaires d'Etat, de faire preuve, dans ce domaine, d'un peu plus d'audace ou de tempérament : ce ne sont pas les distances que vous nous avez indiquées qui permettront d'éviter les catastrophes ; d'après les estimations, l'*Amoco Cadiz* navigait à quelque 12 milles de nos côtes, un peu au-dessus du milieu du « rail » dont la base inférieure est à 10 milles de nos côtes. Vous devez aller singulièrement plus loin.

Il ne suffit pas non plus d'installer un radar, un centre de surveillance et de contrôle à Ouessant — et la journée du 16 mars en est, hélas, une cruelle démonstration ! — si, après l'information, après le contrôle de la circulation des navires et de leurs embarras, vous ne disposez pas d'un ensemble de moyens d'intervention pour tirer d'affaire les pétroliers en difficulté. Votre curiosité aura été satisfaite, vous connaîtrez la position du navire, ses difficultés, vous saurez qu'il faut lui porter assistance, mais vous n'aurez pas les moyens de le faire. Les moyens d'intervention sont donc indispensables.

Un exemple nous est fourni en ce domaine par l'Afrique du Sud, qui interdit aux pétroliers de passer à moins de 20 milles de ses côtes ; le ravitaillement et le courrier sont transportés par hélicoptères à bord des navires.

L'Afrique du Sud possède des vedettes rapides qui permettent à des techniciens de se rendre à bord du navire en difficulté pour apporter la compétence dont peuvent manquer les équipages. Le pays possède, en outre, plusieurs remorqueurs de douze mille chevaux chargés d'éviter que le pétrolier ne vienne s'échouer sur les côtes de l'Afrique du Sud.

Vous devez agir sans délai, c'est là une évidence, et il ne faut pas lésiner sur les moyens. Qu'on ne profite pas de l'émotion actuelle pour s'en remettre, une fois encore, à la littérature sur la vocation maritime de la France ! Les régions concernées n'en veulent plus. Elles réclament des réalisations rapides.

Or, j'entends dire qu'il est question de passer un contrat avec une société de sauvetage pour l'installation, à Brest, d'un remorqueur de quatorze mille ou seize mille chevaux. C'est une solution qui, à mon avis, ne répond pas à l'événement.

D'abord, le nombre — un seul remorqueur — n'est pas à la dimension du risque. Tous ceux qui ont vécu de la mer savent que si, le 16 mars, il y avait eu près de l'*Amoco Cadiz*, non pas un remorqueur de dix mille chevaux, mais trois ou quatre petits remorqueurs, il aurait peut-être été tiré d'affaire. Donc, pour l'avenir, un remorqueur ne suffit pas.

Ensuite, je n'hésite pas à dire qu'en ce domaine la maîtrise de l'ensemble des opérations doit être assurée par l'Etat. En tant que responsable de la sécurité publique, c'est à l'Etat de donner des garanties de l'intervention. Je souhaiterais vivement que la solution envisagée ne soit que provisoire ; on ne peut pas la considérer comme une solution d'avenir.

Enfin, je n'hésite pas à aborder en clair, ne l'ayant souvent abordé ici que de manière allusive, le problème du lieu d'implantation de la station de sauvetage et de remorquage.

J'entends beaucoup parler de Brest. Mais j'entends aussi certains témoignages : le capitaine de frégate Catard, chef du bureau des opérations côtières à la préfecture maritime à Brest, a déclaré publiquement en votre présence, monsieur le secrétaire d'Etat — et la presse s'est fait l'écho de ses propos — qu'un bateau en difficulté dans le rail s'échouait en deux heures. Or, trois ou quatre heures sont nécessaires à un remorqueur pour intervenir depuis Brest, et combien d'heures si la mer est très mauvaise ? Il m'est arrivé, par très gros temps, de mettre cinq heures pour aller de Brest à Ouessant, c'est-à-dire largement le temps pour un navire en difficulté de sombrer.

Cette base de sauvetage et de remorquage devrait être installée dans l'île d'Ouessant. L'ensemble des journaux techniques approuve cette solution, mais on dit qu'« il n'y a pas d'abri stable et sûr à Ouessant ». Hélas ! c'est vrai. Voilà des années que je défends, exactement dans cette perspective, le projet de la création d'un port-abri à Ouessant.

Mais lorsqu'il s'agit de promouvoir une grande politique de la mer, ce dont nous parle la littérature, les administrations compétentes n'aiment pas mettre en œuvre les grands moyens, même pas, hélas, les grands projets dont elles estiment qu'ils sont de nature électorale ou qu'ils ne correspondent qu'à un effort d'imagination, alors que, maintenant, c'est le réel qui est en face de nous.

Imaginez que nous ayons disposé de cette station de sauvetage et de remorquage à Ouessant. Aurions-nous eu, sur 150 kilomètres de côtes bretonnes, cette marée de pétrole qui, maintenant, entraîne des frais considérables et risque de nuire profondément et pour longtemps à l'économie de toute la région ? C'est donc bien en ce lieu, selon moi, qu'il conviendrait de prévoir la création de la station de sauvetage.

La troisième orientation, c'est la création d'un centre d'études et de recherches des moyens de lutte contre la pollution. D'une part, les résultats de ce naufrage ont montré que nous ne disposions encore que de moyens dérisoires dans ce domaine. D'autre part, monsieur le secrétaire d'Etat, vous qui, du fait de la mission qui vous a été confiée, avez été amené à circuler beaucoup sur la côte, vous avez, comme moi, constaté la consternation des populations lorsqu'elles ont vu les moyens qui étaient mis en œuvre, ceux dont disposait la France, les mêmes que d'habitude.

Il est certain que depuis quelque temps maintenant des progrès ont été réalisés, hélas à cause de cette catastrophe. N'en attendons pas une nouvelle pour entamer toutes les études qui concernent le matériel de protection.

Vous avez vu ce que donnaient les barrages classiques. Par gros temps, le pétrole passe par-dessous ou par-dessus et nos côtes sont polluées.

D'après ce que je crois, nous ne disposons que de 40 kilomètres de barrages environ. Peut-être pourra-t-on tout à l'heure me fournir une précision à ce sujet ? La cause du manque de moyens matériels — ce n'est pas un propos de tribune, car le rapport officiel sur la pollution en fait état — c'est l'absence de moyens financiers.

Alors, sur ce plan, les sénateurs vont être très vigilants et nous verrons si dans les différents budgets, qu'ils concernent l'intérieur, l'environnement, l'équipement, les transports ou la défense, sont éventuellement prévus les crédits nécessaires pour lutter contre la pollution.

Un centre pourrait être créé sous l'égide du Cnexo, le centre national pour l'exploitation des océans, et des universités compétentes dans les problèmes de la mer. Mais cet effort ne pourra être efficace que s'il est poursuivi et organisé avec le concours des pays voisins riverains de la Manche ou de la mer du Nord. Tous les pays riverains concernés — je dis bien tous — doivent apporter leur concours pour la solution de ces problèmes.

Sur les 500 millions de tonnes de pétrole qui circulent au large de nos côtes, combien vont dans les ports français ? Une part tout à fait minime. En effet, passent devant nos côtes des millions de tonnes de pétrole qui vont dans certains ports européens de la mer du Nord. Il y a donc là une sorte de conséquence de fait obligatoire pour les pays européens qui doivent se concerter pour l'organisation et l'animation de ce centre.

Maintenant, j'aborderai brièvement le dernier thème de mon exposé qui concerne les populations, les victimes et les collectivités. Pour le présent, indépendamment de la mise en œuvre de ces projets, voilà des rivages souillés, des populations consternées car disparaît devant elles le cadre de vie dans lequel elles aimaient développer leurs activités familiales et professionnelles. Voilà des collectivités locales blessées, ternies, abîmées.

La solidarité nationale a joué de manière impressionnante. La solidarité européenne, j'en ai parlé tout à l'heure. Mais cela ne correspond pas à la réparation du dommage qui a été ainsi causé.

Le conseil des ministres du 22 mars a décidé d'indemniser les populations maritimes directement touchées dans leurs activités et dans leurs biens et un crédit de cinq millions de francs a été débloqué à cet effet.

Contrairement à ce qui s'est passé lors du naufrage du *Böhlen* entre l'île de Sein et la côte — navire qui appartenait à la République fédérale d'Allemagne — l'indemnisation sera cette fois en partie couverte par l'assurance et les contribuables n'auront pas à faire l'effort d'assurer totalement l'indemnisation des dommages. En effet, nous sommes couverts par une convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui prévoit la responsabilité du navire et qui établit de manière claire la responsabilité du propriétaire du navire.

**M. le président.** Mon cher collègue, je vous demande de bien vouloir conclure.

**M. André Colin.** Monsieur le président, je vais aller vite.

Quelle que soit la largeur d'esprit avec laquelle vos administrations vont indemniser les populations, ce ne sont pas ces indemnités, même si elles entraînent une certaine réparation, qui permettront, à elles seules, de réparer le dommage économique, social et moral subi par une région.

Il est donc nécessaire d'engager une politique de relance économique et de création d'activités nouvelles dans notre Bretagne occidentale. Si vous acceptez d'entreprendre ces actions, si vous annoncez une politique rigoureuse en matière de prévention et si vous affirmez que cette région, qui a souffert, bénéficiera de mesures de relance économique, alors messieurs les membres du Gouvernement que je remercie de vouloir bien m'écouter, vous aurez déjà réparé beaucoup de choses.

Je dois vous demander aussi — je le dis à mi-voix — de ne pas défigurer l'image de la Bretagne, ni la qualité de ses produits. Toute la Bretagne n'est pas atteinte, ce sont seulement 150 à 200 kilomètres de la côte Nord qui sont touchés. Si on dénigrerait la Bretagne, on ajouterait un nouveau sinistre aux dommages qu'elle a subis, car ce serait alors la Bretagne tout entière qui serait touchée et non pas seulement une fraction de la Bretagne.

Nous espérons même que, grâce aux concours très efficaces qui nous ont été apportés, notamment par les militaires — et je leur rend hommage — qui sont sur place et qui, avec beaucoup de discipline, s'adonnent à cette tâche peu agréable de nettoyage des rochers et des plages, l'été prochain, la Bretagne sera en mesure de vous offrir tout le charme de son climat et de sa beauté.

L'énergie traditionnelle des populations bretonnes leur a permis d'affronter l'événement qu'elles venaient de subir. Maintenant, nous considérons que c'est déjà l'avenir qui commence. On attend du Gouvernement qu'il en ouvre les portes. Nous vous demandons, messieurs les ministres, de ne pas nous décevoir. (*Applaudissements des traversés socialistes à la droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. Bonnefous, auteur de la question n° 3.

**M. Edouard Bonnefous.** Mes chers collègues, après les 117 000 tonnes de pétrole déversées par le *Torrey Canyon* en 1967, après les 230 000 tonnes de *l'Amoco Cadiz*, faudra-t-il attendre le naufrage d'un pétrolier de 500 000 tonnes, qui serait un véritable désastre national, pour qu'enfin l'on se décide à réagir ?

Pour la quatrième fois en dix ans — en 1967, en 1969, en 1976 et aujourd'hui — je monte à cette tribune pour exprimer mes graves inquiétudes qu'appelle une catastrophe qu'il était trop facile de prévoir.

Dans de nombreuses interventions, et dans mon livre « L'homme ou la nature », paru dès 1971, j'avais appelé l'attention des gouvernements sur cette menace permanente. Mais, hélas ! les gouvernements sont restés inertes.

On nous a dit à propos des gros pétroliers : l'accroissement du tonnage permet de limiter le nombre de navires en circulation, donc les risques de collisions. Mais a-t-on conscience de l'immensité des dangers qu'ils représentent en cas d'accident ? Il y a actuellement dans le monde 700 pétroliers de plus de 200 000 tonnes. Quelle épée de Damoclès ! Je me rappelle les propos que tenait en 1967 — vous voyez, il y a longtemps — M. Tendron, sous-directeur du Muséum : « Les pétroliers géants sont aussi dangereux que des bombes atomiques et ils menacent des millions d'individus. »

Dans les précédents débats, je n'avais pas seulement lancé des avertissements, j'avais présenté des suggestions. J'en rappelle un tout petit nombre : un contrôle international pour garantir que les pavillons de complaisance ne sacrifient plus la sécurité à des avantages fiscaux, une action internationale pour la couverture des dommages subis, la constitution d'un corps spécialisé dans la lutte contre les marées noires, un financement des dommages par une contribution obligatoire des grandes compagnies, etc.

Dix ans plus tard, nous nous trouvons confrontés aux mêmes problèmes.

Les conséquences dramatiques du naufrage de *l'Amoco Cadiz* me paraissent appeler deux séries d'observations : d'abord, les conséquences financières pour chacun d'entre nous ; ensuite, les mesures à la fois nationales et internationales qui s'imposent.

Vous ne serez pas étonnés qu'en tant que président de la commission des finances de notre assemblée, je sois préoccupé par l'ampleur des dépenses qui sont ou seront engagées.

La réparation des dommages causés par la pollution coûte très cher. On estime que le naufrage du *Torrey Canyon*, en 1967, a coûté 80 millions de francs ; les opérations liées à l'échouage du *Böhlen*, voilà un peu plus d'un an, 130 à 150 millions de francs. S'agissant des dégâts provoqués par la marée noire de *l'Amoco Cadiz*, le calcul, bien entendu, ne peut pas encore être fait, mais nous pouvons affirmer que le total sera considérable.

D'ores et déjà, le coût des travaux de nettoyage des côtes et des rochers est évalué à 100 millions de francs. Chaque militaire engagé pour ramasser les plaques de mazout sur les plages entraîne une dépense de 45 francs par jour. Il faut compter un million de francs par jour pour les navires chargés de traiter les nappes et 120 000 francs par jour pour les hélicoptères qui assurent la surveillance et les liaisons.

Quant au préjudice causé aux activités économiques de la côte, il est incalculable ; mon ami M. André Colin vient d'en parler de façon excellente. Je rappellerai seulement que les dommages seront beaucoup plus importants que dans le cas du *Torrey Canyon*, étant donné la quantité de pétrole brut répandu sur la mer et la longueur des côtes touchées par la marée noire. Les secteurs atteints représentent d'ailleurs une source de revenus essentiels non seulement pour le département du Finistère, mais pour la France entière.

Je rappelle qu'en 1977 les treize ports aujourd'hui englués et leurs 479 marins-pêcheurs ont vendu pour 23 millions de francs de produits de la mer, que les trois usines de traitement des algues ont fait entre 80 et 100 millions de francs de chiffre d'affaires, que l'extraction du sable a représenté 2 300 000 francs. Mille cinq cents tonnes d'huîtres ont été perdues, ce qui représente déjà 10 millions de francs. Tout cela est désormais gravement compromis. Pour le seul département du Finistère, une estimation, que je viens d'avoir et qui sera certainement rectifiée, montre que le dommage s'élève déjà à près de 80 millions de francs.

Enfin, en tant que défenseur de la nature, permettez-moi de vous dire qu'il est difficile de ne pas être ému par les répercussions que va avoir cette catastrophe sur l'équilibre écologique de la région : 1 100 oiseaux, dont 50 p. 100 de macareux, ont été répertoriés comme atteints par la marée noire ; 10 p. 100 sont encore vivants, mais ont peu de chances d'être sauvés.

Les spécialistes estiment de trois à sept ans le retour probable à un état d'équilibre. Quant aux oiseaux, on est d'accord pour affirmer que des dizaines d'années seront nécessaires. C'est un véritable désastre écologique.

La station de biologie marine de Roscoff estime qu'un an est nécessaire pour se prononcer sur l'étendue réelle des dégâts. Au moment de la marée noire du *Torrey Canyon*, on avait abondamment utilisé les détergents et, dans ces zones, on a tout tué. Il a fallu quatre ou cinq ans avant de rétablir l'équilibre marin.

Je pose maintenant une question, à mon avis, très importante : qui va supporter le coût de l'ensemble de ces dommages ? Le pollueur ou le pollué ? La réponse à cette question est capitale. En effet, nous risquons de porter un préjudice irrémédiable à l'ensemble de notre politique de protection des eaux et à l'existence même de nos agences de bassin. D'ailleurs, je suis heureux que M. d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie, assiste à ce débat, car je sais combien il défend, comme moi-même, avec passion et bonheur, cette politique.

Pourquoi, me direz-vous, les conséquences sont-elles graves pour notre politique de protection des eaux ? Parce que nous avons éprouvé beaucoup de mal à faire accepter le principe essentiel selon lequel le pollueur doit être le payeur. Le Parlement ne vous a pas ménagé — vous le reconnaîtrez, mon cher ministre — son appui dans le combat, parfois difficile, que vous avez livré. Comment pourrions-nous faire accepter cette législation en France si nous n'adoptons pas la même règle dans le domaine international ? En tant que président de l'association française pour la protection des eaux, je vous déclare tout net que je serai totalement incapable de continuer à me battre en faveur de cette thèse si vous n'obtenez pas que le pollueur international soit également le payeur. Quelle serait, en effet, la difficulté de la tâche que nous aurions à livrer, si ceux qui polluent ont une responsabilité différente selon qu'ils sont sur mer ou sur notre territoire !

Ma deuxième observation porte sur l'insuffisance des systèmes d'indemnisation prévus dans la législation maritime. Principalement, la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures prévoit une responsabilité « objective » du propriétaire du navire sans qu'il soit nécessaire d'apporter la preuve d'une faute. Cette responsabilité entraîne une obligation d'indemnisation des victimes. Or, savez-vous à combien elle est plafonnée ? A 75 millions de francs !

Qui peut nier que les dispositifs d'indemnisation ne sont plus en rapport avec l'ampleur de la catastrophe que nous connaissons ? Le plafond a été fixé, voilà bientôt plus de dix ans, en fonction de conditions qui ont évolué. Or, d'après le calcul effectué à l'époque, le plafond de 75 millions de francs correspondait approximativement au montant de la responsabilité d'un pétrolier de 220 000 tonnes, ce qui était alors la taille la plus fréquente. Mais on voit bien que, dans le cas de l'*Amoco Cadiz*, ce plafond est manifestement sous-évalué.

Dès lors, je vous pose une question : qu'en serait-il si nous avions un pareil désastre avec un pétrolier de 500 000 tonnes ? Je sais que, depuis 1971, il existe des accords professionnels privés qui apportent des suppléments d'indemnisation, tel le plan C.R.I.S.T.A.L., que financent les compagnies pétrolières, mais nous serons encore loin du compte car il s'agit d'un versement supplémentaire de 70 millions de francs environ ; c'est dire que les indemnités versées à l'Etat français ou aux tiers victimes de la pollution seraient limitées à 150 millions de francs.

Par ailleurs, ces systèmes sont très complexes puisqu'ils font intervenir à la fois des conventions internationales et des accords privés ; leur mise en jeu est subordonnée à la bonne volonté des sociétés privées de tenir leurs engagements.

Dès lors, je le dis franchement, nous ne pouvons plus accepter de telles situations. Je suis heureux de la présence parmi nous non seulement du ministre de l'environnement, du ministre de l'intérieur, mais du ministre des transports et naturellement de M. Bécam. Acceptez-vous, messieurs les ministres, que l'on continue à transférer sur la collectivité nationale, c'est-à-dire sur les contribuables français, le poids financier des erreurs ou du laxisme de quelques-uns, en l'absence d'une réglementation internationale adaptée ?

Qui a payé les 80 millions de francs du *Torrey Canyon* ? Mais les contribuables français ! Qui a payé les 130 millions du *Böhlen* ? Mais les contribuables français ! Je crains que des sommes supérieures ne soient demandées bientôt aux Français et que les 10 millions de francs inscrits au fonds d'intervention contre la pollution marine, récemment créé, ne représentent, hélas ! que bien peu de chose.

Il faut que le Gouvernement engage, sans délai, des négociations internationales pour renforcer les dispositifs d'indemnisation.

La France vient seulement de ratifier la mise en œuvre du fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, créé par la convention de Bruxelles, mais ce fonds ne fonctionne pas : son application est actuellement différée faute d'un nombre suffisant de ratifications.

A défaut de réglementation stricte, d'indemnisation véritable, le pollueur ne sera donc pas le payeur. Ce n'est pas tolérable.

Je demande également des décisions urgentes, des décisions strictement nationales et — c'est la seconde partie de mon propos — nous devons appliquer une vigoureuse politique de la prévention.

L'impuissance à lutter contre la pollution ? Mais nous l'avons dit ! Que voyons-nous, en effet, depuis trois semaines sur les cent kilomètres de la côte nord de la Bretagne ? Une large improvisation, quelle que soit la générosité, l'abnégation de tous ceux qui, avec leurs pelles, leurs seaux, leurs bras, facilitent le nettoyage des plages et des rochers. Or depuis l'échouage du *Torrey Canyon*, rien de très efficace n'a encore été entrepris par les gouvernements successifs pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures.

On nous dit que le décret du 9 mars dernier a concentré entre les mains du préfet maritime les pouvoirs autrefois dispersés entre les représentants de huit administrations. Mais quels pouvoirs ?

Un rapport récent de la mission interministérielle de l'eau est accablant pour le plan Polmar, alors que tous les responsables affirmaient que, grâce à ses perfectionnements, nous étions armés pour faire face à cette menace.

Le rapport note tout d'abord que le pompage du pétrole sur un tanker en difficulté est impossible par gros temps, que les barrages flottants sont inefficaces dès que le courant dépasse un nœud et par des creux de plus d'un mètre cinquante. Ce sont pourtant des situations fréquentes, en particulier en Bretagne. Est-on sûr, également, de l'innocuité totale des dispersants qui doivent faciliter la biodégradation ? Les effets du pétrole sur le milieu marin sont essentiellement physiques, liés au fait que la lumière ne peut plus traverser la nappe d'hydrocarbures.

Savez-vous ce que l'on lit dans une revue scientifique importante, publiée par l'association française pour l'hydrologie ? « Dans un premier temps, la prolifération algale est stoppée. Le nombre des éléments constituant le phytoplancton diminue ensuite pour disparaître totalement. Par voie de conséquence, le zooplancton régresse également. Les premiers maillons de la chaîne alimentaire disparaissent, la vie s'éteint dans les eaux atteintes. »

Ne venez donc pas nous dire que les moyens par lesquels vous allez lutter contre la pollution sont sans danger. Je suis prêt à soutenir qu'ils sont très dangereux, presque autant que la pollution elle-même. Pour les substances qui absorbent le pétrole et qui coulent au fond de l'océan, de nombreuses incertitudes demeurent.

Par conséquent, je vous en prie, ne nous berçons pas d'illusions sur le plan Polmar. Les gouvernements successifs le savaient parfaitement.

Je me réjouis de la présence ici même de M. Bécam. J'ai lu en effet un rapport, d'ailleurs très remarquable — vous voyez, monsieur Bécam, que j'ai de bonnes lectures (*Sourires.*) — que vous avez écrit lorsque vous étiez député et que vous aurez du mal aujourd'hui à contredire. « Le plan Polmar, avez-vous écrit, est une tentative louable, mais peut-on être pleinement rassuré quand le ministre de l'équipement déclare : « S'il convenait au Bon Dieu que nous n'ayons pas de pollution accidentelle avant une dizaine d'années, nous serions en mesure de faire face à la pollution accidentelle. »

Vous n'étiez pas rassuré, dites-vous dans votre rapport — combien vous aviez raison ! — en entendant le secrétaire d'Etat aux transports dire : « Si nous avons un gros accident, nous n'aurons pas, dans l'immédiat, les moyens techniques suffisants pour y faire face. »

Voilà ce que vous avez relevé avec raison. J'espère que vos paroles d'aujourd'hui seront plus efficaces que les observations très justes que vous aviez faites alors et qui n'ont pas été entendues à l'époque.

Vous étiez alors sceptique, monsieur Bécam, sur les promesses gouvernementales. A moins que vous ne m'apportiez des affirmations indiscutables, je serai donc également sceptique, à moins que vous puissiez décider comme secrétaire d'Etat ce que vous proposiez comme député.

J'en viens à la nécessité d'une vigoureuse politique de prévention. Quels peuvent en être les éléments ? Une révision des règles de circulation des bateaux et des moyens pour assurer le respect de la réglementation.

J'ai demandé, dès 1976, la révision des règles de circulation. Certaines mesures ont été prises, mais elles sont insuffisantes. Nous sommes de plus en plus menacés. Compte tenu du trafic pétrolier quotidien, la Bretagne est une région à haut risque. Est-il admissible qu'on laisse passer si près des côtes un danger virtuel permanent ? Faute de sanctions sur les routes à suivre, de nombreux navires se rapprochent actuellement d'Ouessant pour gagner trois ou quatre heures de navigation sans souci des risques qu'ils nous font courir. On me dit que la France ne peut pas prendre de mesures unilatérales. Pourquoi ne pourrait-elle pas en prendre ? Je voudrais bien qu'on me l'expliquât.

A mon avis, il faut instituer dans les zones dangereuses des normes aussi rigoureuses pour la navigation des pétroliers que celles qui sont applicables à la navigation aérienne. La décision prise par le Gouvernement le 24 mars 1978 de reporter de 5 à 7 milles marins des côtes la limite que ne devraient pas dépasser les pétroliers me paraît timorée.

En Afrique du Sud, des mesures très rigoureuses sont prises. J'ajouterai aux précautions citées par mon collègue André Colin, concernant ce pays : interdiction aux pétroliers chargés d'approcher à moins de vingt kilomètres du rivage, activité constante de cinq patrouilleurs tout au long des côtes, maintien au Cap et à Durban de remorqueurs très puissants aux ordres du Gouvernement. Enfin — j'insiste sur ce point — pour tout refus d'obéissance en cas de sinistre, la loi prévoit des peines allant jusqu'à 550 000 francs d'amende et deux ans de prison.

La France est-elle décidée à prendre de telles dispositions ? Je vous pose la question.

Actuellement, vous détenez le capitaine de l'*Amoco Cadiz*, qui est sous votre surveillance. Allez-vous le condamner à plusieurs années de prison ? Une telle mesure aurait un caractère d'exemplarité remarquable.

Mais, comme on reproche au Parlement d'être plus critique que constructif, je vais vous apporter quelques idées, qui ont été approuvées par des spécialistes dont on ne peut contester la compétence.

On peut d'abord envisager le dépôt d'une demande de passage dès que le navire pénètre dans la zone économique exclusive des 200 milles marins, comparable aux plans de vol que les pilotes sont obligés de déposer. On pourrait également exiger que le capitaine soit secondé par des pilotes très expérimentés qui seraient embarqués dès l'arrivée dans les parages dangereux. On pourrait aussi exiger le dépôt d'une caution suffisante par l'armateur auprès de l'organisme chargé de contrôler le trafic dès l'entrée dans la Manche. On devrait également, dans les zones de séparation de trafic Ouessant-Pas-de-Calais, obtenir que les routes définies sur les cartes soient obligatoires et non pas seulement recommandées. Il faudrait enfin que l'on dispose de véritables officiers de marine qui deviendraient à l'instar des aiguilleurs du ciel, les aiguilleurs de la mer.

Il ne me paraîtrait pas anormal non plus, je le dis franchement, que ceux qui représentent des risques aussi graves participent au financement de la prévention. Pourquoi ne pas instituer une sorte de péage pour les pétroliers dans les zones dangereuses ?

Alors, vous me demanderez : quels sont les moyens d'assurer le respect de cette réglementation ? En effet, il ne suffit pas de définir des règles : il faut aussi pouvoir les faire respecter. On trouve, dans la loi du 7 juillet 1976 relative à la lutte contre la pollution marine accidentelle, un article 16, capital à mes yeux.

Voici ce qu'il stipule :

« Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer des dangers graves et imminents susceptibles de porter atteinte au littoral... le propriétaire dudit navire, aéronef, engin ou plate-forme peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers.

« Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans un délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais du propriétaire ou en recouvrer le montant du coût auprès de ce dernier. »

Eh bien ! faites appliquer cette loi. Ce qui manque à notre marine nationale, c'est d'être dotée des moyens de faire respecter la réglementation.

La moralisation du trafic maritime doit être au premier plan de nos préoccupations. Les conditions du naufrage de l'*Amoco Cadiz* obligent à s'interroger sur certaines pratiques et usages en mer qu'un pays civilisé, à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, ne doit plus accepter : je veux parler des conditions d'assistance des navires et du problème des pavillons de complaisance.

Les conditions d'assistance des navires en détresse sont, sur la base des informations diffusées, dignes des flibustiers et des chasseurs d'épaves des siècles derniers. Les conditions d'existence des populations françaises, nos richesses économiques et écologiques ne peuvent être compromises par des tergiversations et des tractations financières indignes de notre temps.

La gravité de l'enjeu fait qu'on devrait intervenir dès que les choses tournent mal, que le commandant le veuille ou non. Nous rejetons la vieille règle du capitaine seul juge et seul maître à bord, qui devient criminelle lorsque, par son comportement, il menace des dizaines et des dizaines de milliers de vies humaines. Une journée entière a été perdue en négociations, a dit M. André Colin, entre l'*Amoco Cadiz* et le *Pacific*, remorqueur de haute mer qui s'était proposé pour l'aider, moyennant finances.

Et avec qui négociait-on, mes chers collègues ? On négociait avec un directeur installé tranquillement à Chicago et un autre qui était à Hambourg. Est-ce tolérable ?

Il y a longtemps, vous le savez, que j'ai abordé le problème de la lutte contre les pavillons de complaisance. Des mesures sévères doivent être prises, malgré les intérêts considérables qui sont implicitement en jeu. Dans ma question orale de 1967 — onze ans déjà — je pressais le Gouvernement d'agir. Ce qui me rend sceptique, monsieur le secrétaire d'Etat, ce n'est pas votre parole, dont je ne doute pas, mais l'approbation que j'avais reçue du ministre de l'intérieur de l'époque, M. Christian Fouchet.

Voici la réponse qu'il m'avait faite : « 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. »

Onze ans déjà ! Depuis, qu'a-t-on fait ? Au contraire, les flottes battant pavillon de complaisance prospèrent. Elles effectuent une part croissante du commerce maritime mondial : 5 p. 100 de la flotte mondiale en 1950 ; 14 p. 100 en 1960 ; 30 p. 100 en 1977. Avec ses 3 000 navires, le Libéria possède la flotte la plus importante du monde. Avec 103 millions de tonnes, il concentre 32 p. 100 de la flotte mondiale de pétroliers. Il faudrait également citer le Panama, Chypre, Singapour, et j'en passe.

On sait que les immatriculations dans ces pays se font essentiellement en raison des facilités fiscales ou du laxisme qu'ils tolèrent en matière de sécurité ou de qualification des équipages. Le transfert dans ces paradis fiscaux se révèle une opération rentable, vous le pensez bien. L'affrètement sous pavillon de complaisance coûte de 25 à 40 p. 100 moins cher qu'une exploitation sous pavillon national. De plus, on évalue à 10 milliards de dollars les sommes échappant ainsi aux autorités fiscales des pays dont les armateurs ont transféré leurs navires.

Je disais déjà en 1969 et en 1976 : « Allons-nous tolérer plus longtemps l'utilisation abusive des traités et des conventions internationales par des sociétés qui se moquent du droit international et qui ne cherchent que le profit rapide ? »

Le respect du droit maritime international — concernant les conditions d'assistance en mer par exemple — ne peut être invoqué par ceux qui abusent de ce droit pour un profit mercantile.

Il faut aboutir à un accord européen, me répondra-t-on sans doute. Mais d'ici là, je vous demande instamment que nous ne restions plus passifs. Les dangers que représentent trop souvent les gros tankers nous obligent à réagir, et à réagir seuls. Il n'est pas douteux qu'à l'intérieur des eaux territoriales, c'est-à-dire jusqu'à 12 milles, l'Etat dispose d'un pouvoir de police qu'il doit exercer. Et d'ailleurs, la convention de Genève de 1958, dans son article 16 — on oublie de l'invoquer — autorise l'Etat riverain à prendre les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas — et je cite — « inoffensif », c'est-à-dire qui menace la sécurité. Alors ne sommes-nous pas dans cette situation ? Ne pouvons-nous pas invoquer la convention de Genève ?

Voilà, messieurs les ministres, les suggestions que je voulais vous présenter, voilà les actions qui doivent être entreprises d'urgence. Aujourd'hui, nous constatons, heureusement, un vaste mouvement de solidarité nationale et populaire pour aider les habitants des régions sinistrées. De nombreux jeunes, amoureux de la nature, sont partis spontanément, et en grand nombre, sur les côtes souillées par le pétrole. Comment ne pas être ému en voyant leur mobilisation, le travail surhumain qu'ils accomplissent chaque jour avec des moyens dérisoires ?

Mais aussi — j'ai là une série de photographies qui justifient mon inquiétude — comment ne pas être inquiet sur les conditions dans lesquelles tous ces volontaires opèrent et sur l'incertitude dans laquelle nous sommes quant aux conséquences qui peuvent en résulter dans l'avenir pour leur santé ?

La spontanéité et le désintéressement de tous ces volontaires imposent aux pouvoirs publics une action immédiate et vigoureuse. (*Applaudissements des travées socialistes à la droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. Lombard, auteur de la question n° 4.

**M. Georges Lombard.** Monsieur le président, messieurs les ministres, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, onze ans après le *Torrey Canyon*, l'*Amoco Cadiz* et entre ces deux navires, je crois qu'il faut le rappeler, une longue, une trop longue liste d'accidents, sans qu'aucune mesure ne soit intervenue : le *Jacob Maerks*, échoué sur les côtes du Portugal en 1975, l'*Uriquiola* sur celles d'Espagne face à La Corogne en 1976. En 1976 encore l'*Olympic Bravery*, le *Böhlen*, sur les rochers qui bordent Ouessant et Sein.

Six catastrophes, messieurs les ministres, au rythme, je vous demande de le retenir, sur l'ensemble de la période, d'un peu plus d'une tous les deux ans et, depuis 1975, sur ces côtes qui constituent le vaste chenal conduisant « au grand port de l'Europe », plus d'une chaque année.

Onze heures également, onze heures tragiquement inutiles entre le moment où le commandant de l'*Amoco Cadiz* demanda le secours d'un remorqueur et celui où son navire s'échoua face à Portsall.

Onze ans et onze heures qui font dire, en Bretagne comme ailleurs, à tous ceux qui savent que la mer est avant tout une aventure ordonnée : « C'est vraiment trop et c'est assez ! »

Ce qui s'est passé pendant cette longue période démontre que pour avoir négligé — c'est le moins qu'on puisse dire — cette « vérité d'évidence », nous n'avons pas su, nous n'avons pas pu, construire la chaîne de la prévention et celle de la protection, malgré les périls de plus en plus pressants que font courir les transports d'hydrocarbures mais aussi — et j'attire votre attention sur ce point, mes chers collègues, car il est capital et il ne faut pas l'oublier — les transports de matières nocives ou dangereuses.

Alors puisant dans les circonstances de l'échouement de l'*Amoco Cadiz*, comme dans ce que j'ai vu, vécu, entendu, les interrogations que font naître cette catastrophe et celles qui l'ont précédée, je vous poserais, messieurs les ministres, en m'efforçant d'aller à l'essentiel, et en laissant de côté, sinon ma passion au moins tout esprit de polémique, cinq questions.

Les trois premières concerneront la prévention et les maillons essentiels de sa chaîne : les hommes et leur formation, les règles de mer, la protection rapprochée des côtes.

Dans ce cycle de onze ans que nous venons de vivre, tout commence et finit, en effet, de la même manière. Par deux bâtiments modernes ayant pour port d'attache Monrovia et pour pavillon celui du Libéria : le *Torrey Canyon* — et il est peut-être bon de le rappeler — était un excellent navire, classé par le *Lloyd's register of shipping* 100 A 1, la meilleure notation accordée à un bâtiment de mer ; et l'*Amoco Cadiz* était une unité récente, puisque construite en 1973 par un chantier espagnol. L'un et l'autre se sont échoués dans ce qu'il est convenu d'appeler le chenal d'accès — je vous en entretenais il y a un instant : cap Finistère, Sud-Ouest anglais et cap de Bretagne — au grand port européen constitué par l'ensemble Londres, Rotterdam, Anvers, Le Havre, qui approvisionne pour l'essentiel la Communauté européenne. Enfin, l'une et l'autre catastrophes posent la même question de la responsabilité des hommes, qu'il s'agisse des fautes nautiques dans l'échouement du *Torrey Canyon* ou de l'avarie de gouvernail de l'*Amoco Cadiz*, avarie non réparée alors que, selon les spécialistes, sauf rupture de la meche, un équipage normalement qualifié aurait dû en venir à bout et ce dans un délai inférieur aux longues heures de dérive que ce bâtiment a connues.

Le Gouvernement britannique, par exemple, ne s'y était pas trompé, qui avait proposé, dans les mesures soumises à l'O.M.C.I.

— l'Organisation maritime consultative intercontinentale — de soumettre aux Etats intéressés, treize jours après l'échouement du *Torrey Canyon*, le 31 mars 1967, le problème de la formation des équipages.

Cet organisme, je dois le dire, ne s'y trompa pas non plus, qui fit de cette question le point 8, parmi les 18 qui étaient à étudier et à résoudre, la concluant par une interrogation qui pose parfaitement bien le but à atteindre : standardisation éventuelle des licences délivrées aux capitaines, seconds, ingénieurs en chef et autres officiers de bord.

Je dois vous dire, messieurs les ministres, mes chers collègues, que cela fera onze ans, le 4 mai prochain, que cette question est posée, onze ans marqués pourtant par le vingt et unième rapport de l'O. C. D. E. de 1974 qui révéla que, du 1<sup>er</sup> janvier 1964 au 31 décembre 1973, 1 237 navires d'une jauge brute supérieure à 1 000 tonneaux avaient été perdus en mer — 1 237 navires en dix ans perdus en mer ! — la part des navires battant pavillon de complaisance, dans ces pertes, étant quatre fois supérieure à celle des bâtiments des pays de l'O. C. D. E. par suite, en particulier et toujours, de l'insuffisance de la formation et de la capacité des commandants et des équipages.

Le premier maillon de la chaîne de la prévention commence là ; il faut le construire, et vite, si l'on ne veut pas connaître demain, comme nous les avons connus hier et les connaissons aujourd'hui, les risques que font peser des navires comme l'*Amoco Cadiz*.

Vous ne vous étonnez donc pas, messieurs les ministres, que je vous demande ce que le Gouvernement compte faire dans ce domaine, étant entendu que le problème qui se pose et qui doit être résolu d'une manière générale, comme le soulignait l'O. M. C. I., dépasse, et de loin, le seul problème des pavillons de complaisance.

Ma deuxième question porte sur les règles de la mer. Rechercher, comme, semble-t-il, le Gouvernement envisage de le faire, la ratification rapide des propositions adoptées en février 1978 par l'O. M. C. I. sur le renforcement de la sécurité des navires-citernes est certainement une bonne chose, comme est une bonne chose le décret pris le 24 mars dernier qui impose de strictes obligations aux pétroliers entrant dans nos eaux territoriales et navigant à moins de 50 milles de nos côtes. Mais encore faut-il que nos efforts ne se limitent pas à cette seule catégorie de navires.

Je voudrais que vous me permettiez de rappeler qu'aux 1 500 000 tonnes de pétrole qui transitent journallement au large d'Ouessant s'ajoutent d'autres transports aussi redoutables, du gaz liquéfié aux déchets radio-actifs, en passant par certains oxydes, dont on ne peut actuellement évaluer les risques de pollution, alors que ces bâtiments naviguent en utilisant des couloirs, des rails, des dispositifs de séparation qui, par leur situation, ne laissent pas d'inquiéter.

Là encore, l'O. M. C. I. a posé, dès 1967, le principe qu'il était nécessaire que les mesures à prendre s'appliquent — je reprends sa formule — « aux navires de gros tonnage, aux pétroliers, aux navires transportant des substances nocives ou dangereuses ».

Les règles de mer à établir doivent donc en tenir compte et aller très loin, plus loin — ô combien ! — que les conventions de 1969 et de 1972.

Sur le plan du fait, il n'est plus possible, en effet, de considérer de tels transports — tant pis si les juristes grincent des dents — comme étant « inoffensifs », pour reprendre le vieux terme du droit maritime. Chacun d'entre eux constitue un danger potentiel contre lequel il faut à tout instant pouvoir réagir. Il faut donc, sans pour autant porter atteinte à la liberté de circulation de ces bâtiments, l'organiser de telle manière qu'ils s'annoncent, soient contrôlés, suivis, afin qu'à tout moment une intervention soit possible, en particulier dans les zones critiques dont nous parlions il y a un instant.

Messieurs du Gouvernement, agir ainsi est un devoir, votre devoir, et je souhaite qu'il soit rempli parce qu'il est nécessaire d'introduire dans le droit maritime une notion qui a été trop longtemps négligée, celle de la protection qui est due au littoral, même si, pour cela, il faut rompre avec un passé qui a fait la part trop belle à ce que l'on appelait les « impératifs économiques », lesquels nous ont valu Antifer au motif que nos partenaires se seraient trouvés dans une meilleure situation de concurrence si nous avions décidé de renoncer à faire remonter la Manche aux gros porteurs. A croire — mais alors à quoi sert la Communauté économique européenne ? — qu'aucune politique d'aménagement n'est possible à ce niveau. Ils nous ont valu aussi des « rails » conçus seulement comme un moyen d'éviter les abordages. Ils nous valent encore le maintien de cette notion périmée que le secours porté à un navire en difficulté en mer reste une affaire privée. Le tout pour le plus grand risque du littoral, de ceux qui y vivent, y travaillent et n'en peuvent mais...

Reste, sur le plan de la prévention, la protection rapprochée des côtes. Je serai bref, le président Colin ayant déjà abordé cette question.

Les mesures prises depuis l'échouement de l'*Amoco Cadiz* — installation à Ouessant d'un centre, pour l'instant provisoire, de contrôle avec radar et phonie — sont de bonnes mesures et je m'en réjouis. Mais, là encore, je suis dans l'obligation de dire qu'elles laissent entier le problème des moyens indispensables à toute intervention.

Sommes-nous décidés à nous en doter ? Sommes-nous décidés à avoir des hélicoptères ? Sommes-nous décidés à avoir des remorqueurs ? De quel type, en quel nombre, de quelle puissance de traction, dépendant de qui, en quel endroit ? Quelle concertation présidera aux choix que vous aurez à faire, si vous décidez effectivement de les faire ? Quel concept l'emportera : celui de la sécurité totale ou celui d'une sécurité qui sera limitée à cause d'impératifs financiers qui, toujours, justifient tout ? Le choix ou le refus d'Ouessant, dont parlait voilà un instant le président Colin, comme base avancée pour les secours, sera, c'est incontestable, particulièrement symbolique.

Monsieur le ministre, les réponses aux trois questions que je viens de vous poser sur la prévention sont attendues par beaucoup avec une impatience que justifie, je le crois, la lourde servitude subie par les régions maritimes au profit de tous, car il s'agit, en l'occurrence, de connaître le degré de protection qu'elles peuvent espérer pour les années à venir.

En ce qui concerne la pollution, je vous poserai deux questions qui s'articuleront autour d'une même constatation, car les trois catastrophes provoquées par l'*Olympic Bravery*, le *Böhlen* et l'*Amoco Cadiz* ont laissé, je vous prie de le croire, dans la mémoire de ceux qui les ont vécues, un identique sentiment. L'étonnement devant l'événement, l'hésitation sur ce qu'il convient de faire, la lenteur des réactions, l'insuffisance des moyens dont on dispose, les discussions sans fin sur tout et sur rien, y compris sur les produits à employer et sur ceux qui ne doivent pas l'être, marquent ce sentiment d'une empreinte, je le crains, indélébile.

Une telle situation ne peut amener qu'à se poser la question du contour de l'action à mener. Je la commencerai par un rappel, celui des recommandations faites par la commission des Communautés européennes, le 9 juin 1977.

A travers ces dernières, c'était l'idée de la constitution d'une communauté européenne de prévention contre la pollution littorale qui était lancée, timidement, très timidement, mais — j'ai presque envie de dire — sans doute avec encore trop d'audace, puisque ces recommandations restèrent lettre morte.

L'aide à la décision est pourtant toujours un élément capital et inappréciable lorsqu'un sinistre comme celui de l'*Amoco Cadiz* se produit.

Pour ceux qui ont vécu cet accident et ont pu, du même coup, mesurer ce qu'aurait représenté un concours organisé fournissant des enseignements utilisables immédiatement, grâce aux expériences vécues, aux études faites, permettant l'adaptation des moyens de lutte aux cas particuliers, offrant sur le plan de la recherche technologique la somme des connaissances acquises, la question de savoir si nous allons, enfin, tenter la coordination des réflexions, des hommes et des moyens, ne peut pas, ne peut plus être esquivée. On peut d'autant moins l'esquiver que la direction de l'environnement des Communautés européennes, reprenant le premier point des propositions du 9 juin 1977, demande actuellement les crédits nécessaires au lancement de l'opération « Echanges d'informations » qui, à partir d'un ordinateur central, permettra de savoir à tout moment où et en quelle quantité se trouvent les moyens de lutte contre la pollution et, surtout, traitera tous les éléments propres à permettre aux Etats de déterminer une véritable politique de prévention.

Vous ne vous étonnez donc pas, monsieur le ministre, que, sur ce point aussi, votre réponse soit attendue avec impatience. En effet, la constitution d'un pool de spécialistes, l'inventaire permanent des moyens opérationnels, l'étude comparative des accidents passés, une recherche technologique coordonnée au niveau communautaire, associant l'Espagne et le Portugal, sont autant d'atouts qu'il faut avoir dans son jeu.

Je quitte maintenant l'Europe pour revenir à la France et tout particulièrement à ce qui s'est passé en Bretagne. Force m'est de dire, en exergue à la dernière question que j'ai à vous poser et aux dernières propositions que j'ai à vous faire, que le spectacle offert à la suite de l'échouement de l'*Amoco Cadiz* a été affligeant. Une fuite de plus, les barrages côtiers n'ont pas tenu. Mais quand donc en posséderons-nous dits « de

haute mer » ? Une fois de plus, la recherche du matériel nécessaire s'est faite dans la plus grande improvisation. Une fois de plus, personne n'était réellement préparé à l'événement. Pourquoi ? Commençons par nous interroger sur le manque d'informations, un manque d'informations d'autant plus regrettable que les autorités chargées de la mise en œuvre du plan Polmar n'ont pas les moyens de l'exécuter seules.

Messieurs les ministres, puisque, en toute hypothèse, le concours des élus, des socio-professionnels, se révèle nécessaire, ne serait-ce, à titre d'exemple, que pour la pose des barrages, la sauvegarde des stocks d'huîtres ou la protection des lami-naires, vous avez le devoir d'en tirer la leçon.

Il faut informer la population en diffusant le plan, s'assurer de la connaissance qu'en ont les intéressés et les initier aux tâches qui seront les leurs en cas de sinistre, car, à défaut pour chacun d'être informé et de savoir ce qu'il devra faire, il n'est pas possible de parler de plan ; à défaut d'expliquer et de justifier la manière dont ce que nous possédons doit être utilisé, il n'est pas possible de parler de protection.

J'ai vu — et je pense que M. le secrétaire d'Etat Marc Bécam les a vues aussi — les difficultés qu'ont eu à connaître, à propos des barrages, les marins-pêcheurs qui voulaient purement et simplement barrer les estuaires alors que d'autres disaient : si vous voulez que les barrages aient un minimum d'efficacité, mettez-les en épis. Etait-ce bien le moment pour de telles querelles ?

Tout se prépare et tout, dans ce domaine en particulier, doit être préparé. A défaut d'expliquer et de justifier, on ne peut pas obtenir les concours indispensables. Un effort est à faire et je vous incite vivement — je le répète — à le faire dès maintenant dans toutes les zones littorales françaises.

Cet effort nécessaire, qui a besoin d'être coordonné, pose un autre problème. Comme vous auriez été heureux, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous aviez pu bénéficier de ce que j'appellerai un véritable S. A. M. U. de la mer, c'est-à-dire un groupe d'intervention rapide, qui n'aurait pas besoin d'être composé d'un grand nombre de personnes, parce qu'il s'agirait d'hommes de valeur, et dont le soutien logistique ne serait pas fatalement en totalité à la charge de l'Etat ! Ce groupe d'intervention pourrait poser un diagnostic, proposer ou prendre des mesures conservatoires et il aurait la possibilité, par sa connaissance, d'aider à la prise de décisions.

Je sais qu'actuellement, avec l'aide de l'initiative privée, une tentative de constitution de tels groupes d'intervention, de S. A. M. U. de la mer, est en cours, soutenue par des hommes comme Paul-Emile Victor et Alain Bombard, pour ne citer qu'eux, dont le renom dans ce domaine est à lui seul la meilleure des garanties. Je sais aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette tentative est suivie au-delà de nos frontières avec une attention que vous ne soupçonnez peut-être pas. Je pose alors la question : la France va-t-elle s'en désintéresser ou, au contraire, la soutenir, portée en cela par la vaste prise de conscience des dangers que court le littoral et les exigences qu'elle fait naître dans toute la population, dans tous les milieux, y compris — je le signale à M. Anicet Le Pors — dans les milieux pétroliers ? S'il est un domaine, en tout cas, où nous devons innover, adapter nos moyens à l'enjeu qui est en cause, c'est bien celui de la mer et de sa sécurité.

Je conclurai en vous disant : six avertissements tragiques par les deuils qu'ils ont entraînés, les pertes qu'ils ont occasionnées, sont là pour nous rappeler que la mer se venge toujours de ceux qui la traitent sans respect. Six avertissements, c'est trop ; en tout cas, c'est suffisant.

La solidarité de la Nation à l'égard des victimes de telles catastrophes, solidarité qui s'est exprimée, après celle de l'*Amoco Cadiz*, à travers le concours spontané et combien émouvant de milliers et de milliers d'hommes et de femmes, sur le plan officiel par l'intervention de militaires courageux gardant leur bonne humeur malgré un travail harassant, enfin, sur le plan financier, par un certain nombre d'indemnités réparatrices, dont je souhaite qu'elles tiennent vraiment compte des préjudices subis qui seront lourds et dont certains dureront longtemps, la solidarité nationale, dis-je, qui s'exerce sous cette forme n'est qu'un aspect de la solidarité tout court que ceux qui vivent sur le littoral ont le droit de revendiquer, non seulement pour eux, mais pour ce pays. Celui-ci, en effet, affronte un nouveau défi, un défi que l'on ne peut pas ne pas relever, mais la partie sera extrêmement difficile à gagner, et notre pays ne la gagnera que dans la mesure où, tout entier, il se mobilisera pour y parvenir. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R. et à droite ainsi que sur plusieurs travées socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Marclhacy, auteur de la question numéro 5.

**M. Pierre Marclhacy.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, étant le cinquième orateur, je n'ai vraiment plus grand-chose à dire, sinon pour constater, comme vous tous, combien nous sommes en présence d'un drame épouvantable.

Monsieur le ministre, j'ai l'habitude de parler assez net et je crois — vous me l'avez dit un jour — que j'ai le sens de l'Etat, de mon point de vue, bien entendu. Mais dans une affaire comme celle-là, il est une position que doit, d'abord, prendre le Gouvernement en disant non pas qu'il est coupable — cela ne signifie rien — mais qu'il est responsable.

Ce dont souffre le régime actuel, et le drame de la Bretagne est un exemple, c'est du fait que c'est toujours la faute à « pas de chance ». Il n'y a pas de responsable.

Au regard de la Nation, le Gouvernement est responsable et il ne faudra pas se dérober devant cette responsabilité. Il me suffit d'ailleurs de me référer aux propos que viennent de tenir les collègues qui m'ont précédé à cette tribune pour comprendre que personne, dans ce domaine, ne vous fera de cadeau — nous n'avons d'ailleurs pas le droit d'en faire.

Ce drame est affreux et vous vous attendez sans doute à ce que ce soit le juriste qui parle. Eh bien ! il va intervenir rapidement pour déplorer, ainsi qu'il l'a fait en rédigeant le texte de sa question, que la loi de 1976, dont la discussion au Parlement a eu lieu alors que notre collègue Fosset était ministre de l'environnement, n'ait pas encore fait l'objet de décrets d'application.

A ce sujet, je dois rappeler que lors de la discussion de ce texte, une grande querelle s'est instaurée entre notre collègue Fosset et les représentants d'autres départements ministériels. La commission des lois, sur la suggestion du rapporteur que j'étais, a fermement demandé qu'un seul ministre soit responsable, à savoir le ministre chargé de l'environnement. Or, si je rapportais ici les propos tenus par un très haut fonctionnaire, à l'occasion d'une réunion d'information, beaucoup de nos collègues seraient horrifiés.

Qu'à l'échelle de ceux que vous dirigez, monsieur le ministre et, vous, monsieur le secrétaire d'Etat, on sache bien que l'esprit de corps, l'esprit de boutique, c'est très bien, mais qu'ils passent toujours après l'intérêt national !

Je crois, mon cher ami Fosset, que c'est sur cette base que nous avons réussi, vous étant ministre, moi rapporteur, à faire triompher, non sans mal, convenez-en, même au sein des assemblées parlementaires, le principe de l'unité.

Maintenant, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, le juriste vous demandera s'il ne serait pas possible de ratifier à bref délai la convention sur le fonds d'assurance international. J'ai quelque peine à en parler tellement ces moyens, certes très utiles, me semblent hors de proportion avec le drame qui s'est produit, qui était inéluctable et que tout le monde prévoyait.

Je déteste avoir l'air d'être un prophète de malheur, mais j'ai cependant relevé à cet égard une phrase de mon intervention du 16 avril 1976 — je n'étais d'ailleurs pas le seul, car plusieurs collègues s'étaient exprimés dans le même sens — « Si l'on imagine qu'un pétrolier de 400 000 tonnes peut se perdre corps et biens, on est terrifié à l'idée du désastre qui s'abattra sur les côtes affectées par la pollution, sans compter les dommages qui résulteront, pour l'humanité tout entière, de la destruction de l'élément vivant que représente la mer. »

Or, depuis 1976 — les réquisitoires des collègues qui se sont succédé à cette tribune le prouvent — on n'a pas fait grand-chose.

En ce qui concerne les circonstances mêmes du naufrage de l'*Amoco Cadiz*, je me suis laissé dire — je m'exprime avec prudence — que pendant environ six heures le commandant du navire, ayant constaté l'avarie survenue au gouvernail et ne l'ayant pas signalée comme il devait le faire — ne serait-ce que pour sa propre sécurité — a discuté par radio-téléphone avec Chicago, siège de la société qui arme le bâtiment, lequel portait le pavillon libérien, et a mené les négociations avec Hambourg, siège de l'armateur du remorqueur de haute mer *Pacific*, seul à peu près en mesure, paraît-il, de venir à son secours. Pendant ces six heures, cette énorme masse — sa surface était égale à celle de deux terrains de football — portée par la mer et par les vents s'est approchée de nos côtes, constituant pour celles-ci un danger mortel.

J'en viens maintenant à la seconde partie de mon intervention. Le juriste que je suis va vous dire avec beaucoup de gravité, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, que le droit international, cela n'existe pas.

Il faut bien que vous sachiez, les uns et les autres, que seules existent les lois nationales et qu'une convention internationale ne peut régler les rapports entre les nations que lorsqu'elle a été ratifiée par tous les signataires.

Il faut également que vous sachiez que l'on applique encore à la mer des usages hautement respectables, certes, et dont le folklore a quelque chose de merveilleux, mais qui ne sont plus de saison. Datant de l'époque de Colbert, ils ne correspondent plus à la réalité. D'ailleurs, on est bien obligé, petit à petit, d'en venir à des notions plus correctes.

En effet, à quoi correspondaient les eaux territoriales à l'époque ? A la portée d'un canon d'alors. Qu'est-ce maintenant ? Cinq milles, douze milles, deux cents milles ? On ne sait plus !

Les conventions internationales ne sont pas encore au point, et l'on travaille à l'édification d'un droit de la mer ; mais il faudra que celui-ci soit entériné par les nations de haute civilisation ainsi, espérons-le, que par les autres. En attendant, le juriste que je suis vient vous dire que si une éventualité semblable à celle que nous déplorons se reproduit, vous devez vous moquer du droit et agir par la force, même en haute mer.

La nécessité de la protection de nos rivages permet d'exercer — à l'inverse, évidemment — ce que jadis on appelait le droit de suite, disons aujourd'hui le droit de prévention. On n'a pas le droit d'attendre le franchissement de la limite des eaux territoriales françaises pour intervenir.

Vous disposez d'une marine de guerre. Elle mérite le respect de tous. Elle porte encore, dans les conversations, le vieux nom de « Royale ». Elle en est fière et nous aussi, car nous n'avons pas, loin s'en faut, à rougir de son passé. Cette marine de guerre ne serait-elle pas bien utilisée à faire des remontrances effectives, voire à arraisonner les bâtiments, et ils sont nombreux, qui ne respectent pas le « rail » ?

En dehors des eaux territoriales, on pourrait vous parler de *casus belli*. Mais dans le domaine de la mer se font respecter ceux qui montrent leur force. (*Très bien ! sur certaines traversées du R. P. R.*) Or, ce ne sont pas, messieurs, croyez-moi, les pays de haute civilisation tels la Grande-Bretagne, les pays d'Amérique du Nord ou la Russie soviétique qui susciteront à cet égard des difficultés.

Monsieur le ministre, vous êtes Breton. La région que je représente est située un peu plus bas que la vôtre, mais ses côtes, si elles étaient, un jour, atteintes par la marée noire, subiraient un préjudice bien plus grave encore que celui que nous déplorons actuellement car nous vivons en grande partie des richesses des hauts fonds, lesquels sont précisément les plus affectés.

Alors je tiens ici à prendre mes responsabilités. Rapporteur dans cette assemblée de presque tous les projets de loi en matière de pollution ou de droit maritime, je tiens à déclarer qu'en cas de péril il convient de se manifester par des actes de force. Ce n'est que de cette façon que vous défendrez notre territoire.

Et si je veux une justification de cette attitude, je la tirerai, comme pour tout raisonnement juridique sérieux, d'un exemple extrême.

Supposons qu'au lieu d'un pétrolier transportant ce pétrole qui est le sang, hélas, de notre civilisation actuelle, le bâtiment qui s'approche des côtes transporte des bombes atomiques, ou même simplement des produits volatils susceptibles, s'ils explosent, de tuer dans un rayon assez vaste. La marine de guerre hésiterait-elle une seconde à intimer à ce bâtiment l'ordre de passer au large ? Non, ou alors, si elle le fait, c'est que nous n'aurons plus le souci de la protection de l'intégrité du territoire français.

La guerre, en effet, a changé de sens. Aujourd'hui, il faut se battre contre d'autres ennemis, et notre marine est parfaitement armée pour cela.

J'attends donc, dans ce domaine, que le Gouvernement de mon pays prenne des mesures qui sortent des habitudes actuelles. Ces habitudes sont mauvaises. Le juriste vous dit qu'il n'y a rien de plus mauvais sur le plan international que les lois qui n'existent pas et la piraterie qui s'exerce à l'abri d'un certain nombre de pavillons.

A propos de ces pavillons, je veux, moi aussi, m'exprimer.

Ne serait-il pas utile d'expliquer que le pavillon couvre la marchandise, mais qu'il ne restitue pas l'honneur, et qu'une compagnie américaine n'a pas le droit, sans déshonorer en quelque sorte son propre pays, de faire naviguer, sous prétexte d'économies, un bâtiment de 230 000 tonnes, ayant à son bord

une cinquantaine d'hommes incapables de venir à bout d'une panne matérielle, c'est-à-dire d'un équipage dont on n'est pas sûr qu'il ait le minimum de compétence, de dévouement et de sens de la mer nécessaire.

C'est sous cet angle — je l'espère — que s'orienteront les prochains travaux.

Au reste, messieurs les ministres, Dieu nous protège d'une autre catastrophe de ce genre ! Mais Dieu nous protège aussi de ministres et de gouvernements qui ne reconnaissent pas leurs responsabilités !

Un gouvernement ne se grandit pas en ne reconnaissant pas sa responsabilité ; je ne dis pas sa culpabilité, ne confondons pas les mots.

Mais il est aussi une responsabilité qu'il faut avoir le courage d'admettre : nous sommes tous coupables.

Je lisais, dans un journal de ma région, un article très émouvant intitulé « La mort du cormoran ». L'auteur racontait la fin d'un tel oiseau englué dans le pétrole et terminait par ces mots : « Après avoir vu ces images, j'ai eu honte de monter dans ma voiture et de prendre le sac en plastique dans lequel je mets un certain nombre d'objets ».

Eh oui ! Nous sommes aussi victimes de notre civilisation, victimes d'un certain nombre d'appétits. Il appartient au Gouvernement, messieurs les ministres, d'essayer de dominer ces appétits, et surtout de ne pas laisser se reproduire un drame qui a valu à cinq orateurs de cette assemblée, issus d'horizons politiques différents, de venir dresser ici un réquisitoire tel que, pour ma part, j'aurais voulu ne pas avoir à l'entendre. (*Applaudissements des travées socialistes à la droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. Hubert Martin, auteur de la question n° 7.

**M. Hubert Martin.** Messieurs les ministres, je ne reviendrai pas, dans cette courte intervention, sur les six questions que je vous ai posées. Elles sont précises et demandent des réponses également précises.

Je voudrais simplement vous faire part d'une expérience personnelle que le Lorrain que je suis a vécue sur la côte même où s'est produite la marée noire.

Rapporteur du budget de l'environnement à la commission des affaires culturelles, j'ai jugé nécessaire d'aller sur place pour me rendre compte des ravages causés par l'*Amoco Cadiz*.

Ayant sauté dans ma voiture et parcouru allégrement 950 kilomètres, j'ai enquêté deux jours durant, les 22 et 23 mars, muni de mon stylo, de mon magnétophone et de mon appareil photographique. Mon lieu d'hébergement était Argenton, à proximité de Portsall.

Aidé par un capitaine au long-cours de mes amis, j'ai regardé, écouté et fait une centaine de photographies que je regrette de ne pouvoir vous projeter. Je déplore une fois de plus — je m'en suis ouvert plusieurs fois à l'Assemblée nationale et ici même — que cette enceinte ne se modernise pas et que l'on n'y puisse agrémenter les exposés au moyen des procédés récents que met à notre disposition l'audiovisuel.

J'ai interrogé aussi bien le maire de cette agglomération que des marins, des jeunes écologistes — à Portsall, ils s'occupaient de soigner ou d'ensevelir des oiseaux — ou encore des chercheurs du Cnexo, dont la tâche est essentiellement de repeupler — ô ironie ! — ces rivages avec des ormeaux, coquillages devenus inaccessibles et pourtant fort appréciés des gourmets.

C'est très spécialement de ces conversations avec des hommes du pays que je voudrais vous entretenir.

D'une façon générale, sans être optimistes ces gens gardent leur courage devant l'adversité. Mais attention ! Un nouvel accident pourrait bien être l'occasion d'une agitation grave ! Ils se rendent bien compte que le problème n'est pas uniquement national. Il paraît, en effet, indispensable que, comme on l'a dit souvent au cours de ce débat, la France développe rapidement une action internationale d'envergure.

Tout le monde sait que les pétroliers voyageant sous pavillon de complaisance posent un problème très grave. L'équipage est, en général, mal payé, recruté dans des conditions qu'Edgar Poe n'aurait pas désavouées. Des bagarres éclatent souvent, des désertions ont lieu et ces bateaux appareillent avec des équipages réduits et insuffisamment compétents.

Il s'agit d'un problème international qu'il faudra bien résoudre. Où en sont vos démarches ?

Notre pays se doit de prendre des initiatives rapides et même brutales. Les neuf sénateurs auteurs des questions discutées cet après-midi vous ont conseillé, ou vont le faire, messieurs les ministres, des mesures dont nous lisons l'énumération dans tous les journaux.

Qu'importe, même si la répétition est fastidieuse ! Je m'en tiendrai à des propos que j'ai entendus sur place entre Argenton et Landunvez.

Ainsi, en attendant la couverture radar, dont la mise en place va prendre du temps, pourquoi ne pas remettre en service le sémaphore de Landunvez, qui pourrait surveiller, non seulement les gros navires, mais aussi la navigation de plaisance, qui en a bien besoin dans ces côtes magnifiques mais découpées et dangereuses ?

Pourquoi aussi ne pas imposer, dans ce couloir étroit, l'obligation d'un pilote — il en a été question — qui prendrait les décisions ? Il ne faut pas, en effet, laisser l'initiative aux navigateurs concernés qui, comme le capitaine de l'*Amoco Cadiz*, ont gardé le secret de leurs difficultés pour les raisons basement matérielles que l'on sait.

En outre, la marine nationale doit avoir une mission non seulement de surveillance mais d'intervention. Cette pollution est une véritable agression contre nos côtes bretonnes. Eh bien qu'entrent en action nos unités légères et rapides pour remettre dans le droit chemin ces bateaux récalcitrants ! Notre marine doit être enfin dotée des gros remorqueurs qui lui manquent.

Je ne parle que pour mémoire du problème du dégazage. Combien me paraît scandaleux, à moi terrien de Lorraine, cette mentalité d'hommes de la mer qui n'hésitent pas à polluer en dégazant en pleine mer, comme ce bateau soviétique qui, profitant de notre malheur, nous envoyait quelques milliers de tonnes supplémentaires de pétrole brut !

Pour terminer ce rapide exposé, je voudrais vous parler des problèmes de la pollution tels que je les ai constatés.

Il existe à Portsall un petit bâtiment affecté comme clinique pour oiseaux. Mon ami capitaine au long cours m'a conseillé d'aller y faire un tour.

C'était assez triste : des oiseaux morts, une équipe de jeunes aux cheveux longs, très sympathiques mais désespérés de la situation, qui me disaient : « Tout est fichu, il n'y aura plus d'oiseaux ni de poissons pendant quinze ans. » Ma qualité de parlementaire n'a pas facilité le dialogue, mais nous avons fini par nous asseoir et bavarder, après que je me fus vivement fâché.

Je pense que l'attitude de ces jeunes est caractéristique et qu'il faut en tenir compte. Selon eux, c'est notre régime qui est responsable de tout, de même que l'argent qu'ils paraissent mépriser ; ils ne comprennent pas, comme beaucoup de Français, qu'une raison financière soit en partie responsable d'une telle catastrophe.

J'avoue être sorti de cette réunion la mort dans l'âme, autant d'avoir vu cette jeunesse si révoltée que d'avoir appris de leur bouche que, je les cite : « Tout était foutu. »

Heureusement, le maire allait me rasséréner, de même que les représentants du Cnexo, qui ont actuellement des difficultés à récolter des algues macrophites nécessaires à la croissance de leurs petits ormeaux.

Pour les oiseaux, m'ont-ils dit, c'est dramatique, car on risque de perdre des espèces déjà rares.

Pour la flore, il faut attendre. Il y a déjà eu les marées noires très importantes du *Torrey Canyon* et du *Böhlen*. Les algues ne sont pas mortes pour autant, les poissons non plus.

Ces algues, que l'on aura soulagées en les débarrassant le plus possible du mazout, sont capables d'assimiler quantité d'éléments nocifs. Il y aura peut-être des mortalités massives très locales dans le cas de concentration très importante de mazout, mais tout ne sera pas détruit.

Les poissons semblent avoir quitté la côte et paraissent d'ailleurs y revenir, selon des informations diffusées par la radio ce matin même.

En bref, c'est une catastrophe, mais on ne peut pas dire qu'il n'y aura plus aucune vie pendant quinze ans.

Il y a actuellement déséquilibre, c'est grave, mais la nature est beaucoup plus forte qu'on ne le pense, selon la déclaration de ces scientifiques. Ils pensent que, dans six mois, tout sera rentré dans l'ordre.

Ils préconisent également que les chercheurs effectuant de la recherche fondamentale se livrent à des études et mettent leur activité et leurs connaissances au service des aquaculteurs, c'est-à-dire de ceux dont la mission est de préserver la vie des êtres vivants dans l'eau et le sable. Malheureusement, d'après eux, cette liaison n'existe pas toujours.

Que conclure de ces quelques données constatées sur place ?

Le plus grand motif d'irritation de la population est que la seule action visible consiste, en fait, à compter les points, à ne considérer comme action efficace que ces milliers de soldats et de volontaires qui font un travail de fourmis, travail pourtant indispensable et efficace.

Ne négligeons pas pour autant ces pompes flottantes qui sont fabriquées au grand-duché de Luxembourg, tout près de chez moi, et qui ont effectué un très gros travail de pompage, sans aspirer le sable et le goémon : 500 mètres cubes ont été pompés en un jour. Mais ces pompes n'étaient, hélas ! qu'au nombre de quelques unités.

Le 7 juin 1977, une déclaration du Gouvernement, lue à l'Assemblée nationale, se terminait ainsi : « Nos sociétés industrielles ont suffisamment montré dans le passé leur souplesse, leur aptitude à prendre en compte et à résoudre les problèmes que secrétait leur propre développement, leur aptitude à répondre aux aspirations ressenties par tous, pour que nous puissions être convaincus que les progrès en ce domaine ne font que commencer. »

Je n'aurai pas l'ironie de commenter cette déclaration ! Mais ce n'est pas de ce côté qu'il faut chercher, me semble-t-il, le salut, si ce n'est par l'imposition d'une taxe obligatoire, comme il a été dit précédemment.

Mais il est certain que seules les actions compteront pour les Français, pour les Bretons.

Pour éviter que de pareilles catastrophes ne se reproduisent, il faut agir, internationalement, en incitant les nations à prendre des mesures énergiques, en appliquant nous-mêmes les décrets que nous avons pris, comme celui du 24 mars 1978 qui oblige le capitaine de tout navire à donner par voie radio-électrique la date et l'heure d'entrée dans les eaux territoriales, la position, la route et la vitesse du navire, la nature du chargement.

A ma connaissance, rares sont les bateaux qui obéissent à ce décret. Dans ces conditions, il faut les obliger *manu militari* à se plier aux lois.

J'ai même entendu dire que, dernièrement, un navire qui passait au large de nos côtes n'avait pas répondu aux demandes de renseignements et qu'à la suite des objurgations qu'il recevait, le capitaine avait répondu par le mot de Cambroune. C'est tout de même inadmissible !

Le pilote obligatoire résoudrait automatiquement ce problème.

Il serait enfin indispensable que la marine nationale, comme il a déjà été dit, fût dotée de remorqueurs plus puissants et que celle-ci possédât des outils juridiques adéquats pour imposer une assistance à un navire en difficulté.

Je voudrais terminer mon exposé par une note optimiste : cette catastrophe a donné l'occasion de constater une solidarité nationale et même internationale sans précédent.

Je n'en veux pour preuve que ce qui s'est passé dans ma commune ; Briey, sous-préfecture de 5 500 habitants, pourtant elle-même en butte à de graves difficultés en raison de la crise que connaissent la sidérurgie et les mines de fer.

En rentrant de Bretagne, j'ai décidé qu'une équipe de jeunes partirait à Portsall, où l'accueil a été plus qu'amical.

J'ai lancé une souscription publique pour financer le départ de ces jeunes gens et jeunes filles ; en quelques jours, nous avons rassemblé plus de 5 000 francs, et, ce matin, j'ai reçu un télégramme du maire de Landunvez ainsi rédigé : « Landunvez remercie vivement Briey pour aide efficace, équipe jeunes, travaux marée noire. Bretagne reconnaissante ». Ce télégramme, je vous l'avoue, m'a fait grand plaisir.

Avec de tels Français, des jeunes qui partent et se dévouent, d'autres qui permettent pécuniairement leur déplacement, il nous est permis de ne pas désespérer. C'est à vous, monsieur le secrétaire d'Etat, de ne pas nous décevoir.

Vous êtes breton, monsieur le secrétaire d'Etat, et chargé de coordonner l'action gouvernementale. Je vous connais bien : n'avons-nous pas siégé tous deux à l'Assemblée nationale ? Comme tous les Bretons, vous être têtus. Ne vous laissez pas influencer, ni par votre entourage ministériel, ni par les fonctionnaires, si haut placés soient-ils. Défendez votre côte, notre

côte bretonne. Ne prenez pas de gants avec des bateaux qui sont toujours en marge de la légalité. Allez vite et fort. C'est sur votre action que vous serez jugé ! (Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R. et à droite.)

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur (collectivités locales).** Je demande la parole.

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

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, je voudrais indiquer à la Haute assemblée qu'à la suite du décret du 24 mars dernier et des instructions qui ont été données au préfet maritime afin qu'il exerce une surveillance dans un domaine qui n'était pas, jusqu'à présent, de sa compétence, les dispositions qui ont été évoquées tout à l'heure ont effectivement été mises en place. En particulier, les navires doivent annoncer leur entrée dans les eaux territoriales, leur direction et les avaries qui surviennent dans les 50 milles.

Depuis quelques jours, ces infractions ont été systématiquement relevées. A ce moment de la discussion, je puis vous annoncer que nous avons procédé, cet après-midi, à l'arraisonnement d'un cargo qui se trouvait en infraction grave puisqu'il avait emprunté le rail en sens inverse, ce qui faisait courir les plus grands risques de collision, la collision étant un risque constant dans la Manche. Pour le prévenir, nous avons institué un rail montant et un rail descendant. Or, nous avons pris, au début de cet après-midi, un navire en infraction, et le fait qu'il soit de moyen tonnage n'enlève rien à la gravité de la faute. A seize heures, il faisait route sur Brest, encadré par les bateaux de la marine nationale. Je tenais à vous donner cette information à ce moment de la discussion. (Applaudissements à droite et sur les travées du R. P. R. et de l'U. C. D. P.)

**M. le président.** La parole est à M. Antoine Andrieux.

**M. Antoine Andrieux.** Mes chers collègues, la déclaration que vient de nous faire M. le secrétaire d'Etat est réconfortante : enfin, on procède à l'arraisonnement d'un navire. Il y a longtemps, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous le demandions. Mais mieux vaut tard que jamais et c'est avec plaisir que nous enregistrons votre déclaration.

Avant d'aborder les points précis qui ont fait l'objet de ma question orale — que je développerai dans cette intervention — je voudrais dire à mes collègues qui représentent les Côtes-Nord, le Finistère et toute la Bretagne sinistrée combien leur angoisse est la nôtre, combien leur combat contre l'adversité, combat qu'ils mènent courageusement, est le nôtre. Le groupe socialiste et les populations méditerranéennes que je représente ici sont solidaires de leur détresse et prêts à unir leurs efforts pour que la réparation des dommages subis soit totale et rapide, pour que toutes les dispositions soient prises afin qu'un pareil sinistre ne se reproduise plus. Mais peut-être n'est-ce là qu'un vœu pieux, lorsque l'on songe que plus de 700 supertankers sillonnent les mers de notre globe. Cependant, ne trouvez-vous pas curieux que les accidents de ce genre surviennent presque toujours au même endroit ? Bien entendu, il convient de tenir compte de la topographie des lieux et de l'intensité du trafic. Mais alors, les mesures de prévention doivent être plus rigoureuses ici qu'ailleurs.

Ainsi, depuis le naufrage du *Torrey Canyon*, en 1967, quatre sinistres ont eu lieu sur les côtes bretonnes. Le problème demeure donc entier ; il exige des solutions immédiates.

Le naufrage de l'*Amoco Cadiz* est en tous points comparable à celui du *Torrey Canyon* : ces deux pétroliers battaient pavillon libérien, ils appartenaient à une compagnie américaine et leur équipage était italien. On peut leur joindre l'*Olympic Bravery* qui s'est brisé, fort heureusement vidé de sa cargaison, sur l'île d'Ouessant. On s'aperçoit que les mêmes causes produisent les mêmes effets.

Comment concevoir qu'une des voies maritimes les plus fréquentées du monde ne possède pas tous les équipements indispensables pour assurer la sécurité du trafic maritime et que la réglementation de la navigation dans cette zone dangereuse ne soit pas strictement respectée ?

On met sur le compte de la fatalité ce qui n'est qu'imprévision. Nos populations bretonnes sont ainsi soumises à une angoisse permanente.

Je ne reviendrai pas sur les circonstances de l'accident, car tout a été dit et écrit, et c'est maintenant aux tribunaux qu'il revient d'établir les responsabilités. Toutefois, qu'il me soit permis de dénoncer à mon tour le plan Polmar, pour ses insuffisances et son manque de coordination. La télévision, par ses images, nous a démontré son inefficacité ; les expressions « travail de fourmis », « vider un océan à la cuiller » résonnent encore à nos oreilles.

Ces constatations faites, l'objet principal de mon intervention portera sur les mesures de prévention à prendre pour que soient évitées de telles catastrophes.

Permettez-moi, en préambule, de vous lire les trois premiers paragraphes de ma question orale; ce sont des interrogations auxquelles je souhaite que vous répondiez.

« Quelles mesures le Gouvernement envisage-t-il de prendre pour prévenir de telles catastrophes? L'opinion publique relève que depuis onze ans, date du naufrage du *Torrey Canyon*, la première émotion passée, aucune décision pratique n'a été prise.

« La France va-t-elle prendre l'initiative, au plan international, de combattre les pavillons de complaisance qui utilisent des équipages n'ayant pas la compétence pour assurer la sécurité de la navigation? »

« Ne peut-on envisager, sur les parcours dangereux, tels Ouessant, les Côtes-du-Nord et le Finistère, l'usage de tours de contrôle prenant en charge la navigation maritime par suivi-radar, comme il est d'usage de le faire pour la navigation aérienne? »

Mes chers collègues, il est temps de renoncer à des notions qui, certes, avaient un titre de noblesse au début du siècle, mais qui, étant donné l'évolution de la technique dans le domaine du transport par voie maritime, sont aujourd'hui dépassées et, les événements nous le démontrent, dangereuses.

On avait coutume de dire qu'un commandant était « seul maître à bord après Dieu ». Cela pouvait se concevoir à l'époque où le risque se limitait au navire, à son équipage, à sa cargaison; c'était là effectivement l'affaire du commandant. Mais avec l'avènement des super-tankers, le risque ne se limite plus aux biens de l'armateur, les intérêts vitaux de nos régions côtières sont également mis en cause. Aussi ces dernières ont-elles légitimement le droit de dénoncer ces règles archaïques qui compromettent leur existence.

Le rail de circulation maritime se trouve à sept milles de nos côtes, dans nos eaux territoriales donc, en vertu du droit qui vient d'être institué par la conférence du droit de la mer et qui porte les eaux territoriales des Etats à douze milles de leurs côtes.

Tout en respectant la convention internationale autorisant la liberté de la navigation dans les couloirs de circulation, nous avons le droit et le devoir d'édicter des règles de sécurité et d'en exiger le respect. Un contrôle de la circulation maritime comparable à celui imposé pour la circulation aérienne doit être établi. Le navire voulant emprunter la voie maritime doit fournir, par radio, sa position, son plan de route, indiquer son itinéraire, sa vitesse, sa cargaison, son tirant d'eau. Il doit être constamment et obligatoirement en communication directe avec des stations à terre. Encore faut-il que ces dernières soient en mesure de fonctionner! A cet égard, nous ne pouvons que regretter que le centre de contrôle d'Ouessant n'en soit encore qu'aux crédits d'études. Je souhaiterais que des décisions définitives interviennent pour sa réalisation.

Tant que ne seront pas mis en place les moyens d'information et de communication obligatoires entre le navire et la terre, de tels accidents se reproduiront fatalement.

En attendant la réalisation de cette station, nous disposons quand même de moyens. Notre marine nationale doit être mobilisée pour téléguidar par radar, pour faire appliquer les réglementations. On a toujours peur du gendarme, dit-on. Notre marine nationale peut être le gendarme de ces voies maritimes!

De fortes amendes doivent être infligées aux contrevenants, ou des sanctions pouvant aller jusqu'à l'arraisonnement. Tout à l'heure, notre collègue Marcihacy faisait allusion à un débat sur la pollution au cours duquel, moi-même, je demandais l'arraisonnement; Dieu sait si cette suggestion a été controversée, pour, finalement, n'être pas adoptée. Mais, fort heureusement, nous venons d'apprendre que le Gouvernement a pris, aujourd'hui, une décision qui s'imposait!

Quand on pense que l'ouvert de la Manche, au large de la Bretagne, est le passage pour les grands ports du nord de l'Europe, Anvers, Rotterdam, Hambourg, Londres, pour les ports des pays scandinaves, pour Le Havre, Antifer, Dunkerque, quand on pense que plusieurs centaines de navires de toutes tailles, de toutes nationalités, dont plusieurs pétroliers géants transportant annuellement plus de 400 millions de tonnes de pétrole, y transitent chaque jour, on se rend compte que si la surveillance n'est pas rigoureuse, le danger est et restera toujours constant.

Seule, je le répète, notre marine nationale est en mesure d'accomplir une mission de cette importance. Elle doit être, comme l'ont dit mes collègues qui m'ont précédé, dotée de

remorqueurs puissants, susceptibles de porter assistance aux plus gros navires en cas de détresse. Il est inconcevable qu'au nom de la libre entreprise un seul remorqueur, allemand, se trouve dans les parages.

Il est temps de revoir notre loi de programmation militaire, mes chers collègues. Je n'apprendrai rien à personne, surtout pas à mes collègues qui siègent à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, en disant que notre marine nationale a été quelque peu sacrifiée au bénéfice des autres armes. Au moment où notre marine est appelée à jouer un grand rôle dans le contrôle de la zone économique maintenant fixée à 200 milles — ce qui place notre pays, avec ses dix millions de kilomètres carrés, au troisième rang mondial, après les Etats-Unis et la Grande-Bretagne — il est temps de reconsidérer le problème de la marine nationale et des crédits à y consacrer.

Si nous voulons, tout en respectant les règles du droit international en matière d'autonomie des navires étrangers, éviter au maximum les risques d'accident, nous devons, la navigation étant réputée dangereuse à cet endroit, exiger, comme cela est admis à l'approche de nos ports, la présence d'un pilote à bord de tous les navires. Nul n'est humilié d'observer une discipline professionnelle.

Il existe, dans la Manche, une association des pilotes hauturiers — dont fait partie un de nos collègues, M. Lise — dont la compétence et la connaissance parfaite des lieux ne sont plus à démontrer.

Un tel pilotage fonctionne actuellement, mais d'une façon anarchique, en fonction, comme on l'a dit tout à l'heure, de l'offre et de la demande. Pourquoi ne pas le rendre obligatoire, avec des tarifs homologués, agréés par les Etats riverains? Alors, plus de temps perdu dans des tractations immorales!

Un tel service fonctionne chez nous: aucun navire, quelle que soit sa nationalité — et *a fortiori* les navires français — ne peut pénétrer en rade de Marseille-Fos sans la présence d'un pilote à bord.

Pensez que l'*Amoco Cadiz* ne représente que la moitié d'un super-grand, tel le *Batilus*, qui chargera 500 000 tonnes! On frémit à l'idée qu'un sinistre arrivant en Méditerranée compromettrait irrémédiablement cette mer, déjà très affectée par la pollution tellurique. Aussi le port autonome de Marseille — excusez-moi de le citer en exemple — envisage de mettre en place, l'année prochaine, avec le concours des phares et balises, des sociétés de remorquage et des pilotes, un centre de régulation pour les navires entrant dans le golfe de Fos.

L'examen de ces diverses suggestions nécessiterait la convocation d'une table ronde, afin d'approfondir les études techniques concernant, par exemple, la double propulsion obligatoire — il est évident qu'un navire qui a une double propulsion offre une plus grande sécurité que celui qui ne possède qu'une seule machine ou une seule hélice et qui peut être en panne de gouvernail, comme ce fut le cas — mais surtout afin d'obtenir sur un tel problème, un consensus général, car aujourd'hui, dans cette assemblée, l'unanimité se fait pour essayer de trouver des solutions à ce problème extrêmement pénible et délicat.

J'en viens maintenant à l'action que nous devrions entreprendre contre les pavillons de complaisance.

A l'occasion de l'examen des quatre derniers budgets de la marine marchande, je suis intervenu contre cette pratique, sans succès d'ailleurs. Il y a trop d'intérêts en jeu. C'est la fraude fiscale par excellence, la plus notoire et la plus admise qui soit. Plus de dix milliards de dollars d'impôts par an échappent aux Etats dont dépendent réellement les navires, sans compter les bénéfices réalisés sur les équipages payés au rabais.

C'est du Libéria, petit pays de la côte occidentale d'Afrique, que dépend la plus grande flotte pétrolière du monde: 104 millions de tonnes au 30 juin 1977 contre 30 millions de tonnes pour des pays comme la Grande-Bretagne, le Japon ou la Norvège. On mesure à ces chiffres l'importance de la fraude.

Les pavillons de complaisance couvrent 30 p. 100 de la flotte mondiale, dont 65 p. 100 pour la flotte pétrolière. Ils augmentent systématiquement au moins de 2 p. 100 par an. La contagion est si grande qu'elle gagne même la plaisance, bien entendu pour des raisons fiscales, vous l'avez deviné.

En outre, plus grave que la fraude fiscale — je le dis sincèrement — c'est la sécurité qui est en jeu. D'après la Lloyds, principal assureur, pendant les dix dernières années, le taux de perte de bateaux aux couleurs de Chypre a été six fois supérieur à la moyenne mondiale, suivi du Panama et du

Liberia. Ce n'est pas par pur hasard, mais parce que les équipages sont recrutés dans les conditions douteuses au mépris des règles sociales, communément admises par les pavillons nationaux, au détriment de la compétence et de la sécurité.

C'est une concurrence déloyale qui est faite aux pavillons nationaux et il faut la dénoncer systématiquement et à tout moment non seulement par des mots, mais par des actes.

Je vous poserai une question précise, monsieur le secrétaire d'Etat : le Gouvernement a-t-il les moyens de dénoncer les pavillons de complaisance ? Lorsqu'on pense que notre société nationale Elf et la compagnie française des pétroles importent en France 20 p. 100 à 25 p. 100 de nos besoins sous pavillon de complaisance, on avouera qu'une anomalie est quand même à corriger ! A cet égard, j'ai posé une question précise. Je souhaiterais donc avoir une réponse précise.

Le dernier point que je voudrais traiter fait l'objet du quatrième paragraphe de ma question orale. Je demande si les hésitations et les errements pour mettre en place des mesures d'interventions efficaces depuis le 17 mars ne sont pas la conséquence de l'absence au sein du Gouvernement d'un responsable à part entière des problèmes de la mer. Je pensais, bien naïvement d'ailleurs, qu'à l'occasion de ce sinistre qui survenait au moment de la constitution d'un nouveau ministère, on tirerait les leçons découlant des événements et qu'enfin, comme cela avait été d'ailleurs demandé dans les deux assemblées du Parlement, un responsable institutionnel serait désigné pour avoir compétence sur tous les problèmes concernant la mer qui conditionnera de plus en plus notre vie future. Hélas, en examinant la composition du Gouvernement, j'ai constaté comme vous tous que cette lacune n'était pas comblée. Nous resterons encore dans l'improvisation que nous avons connue : face à la marée noire, de l'échouage du pétrolier à l'organisation des secours, nous avons constaté une indécision dans l'action jusqu'au moment où, le 23 ou le 24 mars, le Premier ministre vous a désigné, ainsi que vous l'avez dit tout à l'heure...

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** J'ai été désigné le 22 dans l'après-midi.

**M. Antoine Andrieux.** Ne chipotons pas pour un jour. Six jours après le sinistre, on s'aperçoit qu'il fallait trouver quelqu'un qui ait une responsabilité réelle. Votre personne n'est pas du tout en cause, je le dis très sincèrement. Intervenant moi-même chaque année sur le budget de la marine marchande, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt vos interventions à l'Assemblée nationale. Par conséquent, ce n'est pas votre personne qui est en cause, c'est le processus. Six jours après, on s'aperçoit qu'il fallait quelqu'un capable de prendre des dispositions. C'est une lacune qu'il faut combler.

Moi, je pensais que, pour résoudre le problème, il suffisait qu'un délégué permanent s'en occupe. Mais une autre chose est nécessaire : notre pays doit définir une véritable politique de la mer. Tout le monde sait que, précisément, siège la conférence des droits de la mer à Genève. J'ai eu l'honneur de participer, à votre suite d'ailleurs — je crois que c'est moi qui vous ai remplacé — à la conférence de New York. Des problèmes importants se posent. C'est le partage des richesses sous-marines qui est en jeu, c'est l'avenir qui est en train de se traiter dans ce droit international que nous sommes en train d'établir.

Il y a une délégation de fonctionnaires de qualité à laquelle je rends hommage. Mais il manque tout de même le responsable politique. Moi je pensais — vous l'avez peut-être compris — que le groupe des soixante-dix-sept aux Nations unies recherchait un trait d'union entre les pays en voie de développement et les pays industrialisés. Vous avez peut-être également constaté, comme je l'ai fait moi-même, que la France était là et que tous ces pays étaient dans l'attente d'une décision française. Mais pour cela, il fallait un homme. Je vous avoue franchement que je pensais qu'une décision serait prise à cet égard. Nous avons une technique de pointe. Nous sommes le seul pays au monde sur le plan de la technique à concurrencer les Etats-Unis. Dans l'exploration sous-marine, nous avons un rôle capital à jouer sur le plan international. Eh bien, une fois de plus, nous allons laisser une autre nation prendre notre place et devenir ainsi le leadership de cette grande aventure. C'est regrettable pour les intérêts de notre pays et je peux même ajouter, sans que le mot soit trop fort, que c'est même compromettre ainsi notre indépendance nationale. (*Applaudissements sur les travées socialistes et sur certaines travées de l'U. C. D. P. et à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. Palmero, auteur de la question n° 9.

**M. Francis Palmero.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le nombre et la qualité des ministres qui suivent tout ou partie de ce débat, qui constitue de la part du Sénat une véritable enquête, démontre non seulement l'intérêt du Gouvernement pour nos questions, mais encore la diversité des compétences. Nous préférierions ce soir être en face d'un responsable unique, secrétaire d'Etat ou ministre de la mer, ayant sous sa tutelle tous les problèmes maritimes.

Le *Torrey Canyon*, c'était 123 000 tonnes de pétrole allant à la mer et perturbant durant dix ans la faune et la flore maritime ; l'*Olympic Bravery*, 800 tonnes ; le *Böhlen*, 5 000 tonnes et 150 millions de francs de dégâts largement payés par les contribuables français.

Mais le record est battu au large d'Ouessant, avec les 230 000 tonnes de l'*Amoco Cadiz* qui constituent un désastre écologique dont l'ampleur exacte ne sera pas connue, d'après les experts, avant un an.

La mer de Bretagne est devenue le cimetière des super-tankers. Quatre catastrophes en ces lieux et une dizaine d'autres de par le monde, au large notamment du cap de Bonne Espérance, sur les côtes est et ouest des Etats-Unis, au large de l'Espagne, sans compter les accidents de forage par exemple à Ekofisk. Rien, hélas, n'a servi de leçon. Décidément, on ne peut plus admettre seulement la fatalité. L'imprévoyance humaine est en cause et l'opinion publique a le droit de demander des comptes.

Le Gouvernement et les administrateurs ne pouvaient ignorer la menace permanente sur nos rivages et, d'ailleurs, ils ne l'ignoraient pas, puisque le groupe de travail institué à cet effet — il comprenait trente-six fonctionnaires — a conclu ses études en janvier dernier dans un rapport de soixante-dix pages qui, cependant n'a pas encore été publié.

Ce qui a frappé toutefois dans cette affaire, c'est l'inexistence des moyens du ministère de l'environnement, qui est apparu à plus d'un observateur comme une aimable fiction ; mais cela, nous le savions déjà dans d'autres domaines.

Qu'a-t-on fait, par conséquent, en onze ans, pour éviter ou limiter de tels drames, alors que l'on sait que la frénésie populaire de consommation de l'or noir justifie le lancement sur les mers de tels monstres d'acier ? En effet, nous l'avons tous constaté, même parmi les écologistes les plus fervents, encore aucun n'a préconisé de se passer d'essence.

Au moment où nous déplorons ce drame, on peut constater avec quelque ironie que l'organisation intergouvernementale de la navigation maritime a cependant fait quelque chose. En effet, en novembre dernier, elle a décidé à partir de cette année de célébrer tous les 17 mars la journée de la mer, date qui coïncide — est-ce de l'humour noir ? — à vingt-quatre heures près avec celle du drame de l'*Amoco Cadiz*, le 16 mars 1978, et celle du *Torrey Canyon*, le 18 mars 1973.

Par ailleurs, alors que les Bretons pataugent dans le mazout, la septième session de la troisième conférence du droit de la mer à laquelle M. Andrieux vient de faire allusion, patauge, elle, dans la procédure. Elle regroupe à Genève en ce moment 5 000 délégués de 156 pays, mais elle n'a su se réunir jusqu'à présent que six minutes pour constater son désaccord sur le choix du président, et cela après quarante et une semaines de discussion en six ans qui ont abouti à un texte dont le titre est tout un programme : Texte de négociation composite officiels.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous suggère d'inviter les 5 000 délégués qui, armés de pelles et de seaux, pourraient être dirigés vers Portsall pour servir à quelque chose. (*Sourires.*)

Les conventions internationales dont plusieurs ont été rapportées par mes soins devant le Sénat, démontrent une fois de plus leur inadéquation. J'en ai compté vingt-trois depuis 1958 à ce jour. Pour beaucoup d'entre elles, le minimum de ratification n'est toujours pas encore intervenu. En vérité, nous l'avons constaté une fois de plus avec les pavillons de complaisance et le marchandage des remorqueurs, ce sont toujours les règles de la marine à voile et de la piraterie qui prévalent.

Pourtant, chacun sait qu'outre les accidents, les infractions du dégazage constituent une habitude. La semaine dernière, les plages de la Baule étaient polluées par un navire qui nettoyait ses cuves. Récemment, nous sommes quelques-uns à avoir appris à Lisbonne que l'activité essentielle du port consistait à réparer les tankers venus du nord qui ne pouvaient effectuer les travaux nécessaires dans les ports de déchargement, car leurs cuves doivent être propres pour éviter les explosions. Or, le moyen idéal à cet égard consiste à les nettoyer entre Anvers et Rotterdam ou Le Havre et Lisbonne, c'est-à-dire au large de nos côtes. C'est ainsi que Lisbonne est devenu le principal port de réparations des tankers.

Or, en face de toutes ces infractions, il vient d'être publié, en réponse à une question écrite, qu'en huit ans de 1968 à 1975 seuls vingt et un pétroliers ont été surpris et que neuf procès-verbaux ont été dressés. Les rejets constatés au-delà de douze milles ne pouvant d'ailleurs être sanctionnés que par l'Etat dont le navire bat pavillon, il nous reste donc la ressource de nous adresser au Libéria. La pénalité, d'ailleurs, se résume à une amende. Dans le cas pire de l'*Amoco Cadiz*, nous avons vu que le commandant, d'ailleurs libéré sous caution, risquait au maximum une peine de deux ans de prison et de 100 000 francs d'amende.

Or, il passe au large de Brest, on l'a dit maintes fois, 450 millions de tonnes d'hydrocarbures par an. C'est donc incontestablement une des routes les plus fréquentées du monde. La course au gigantisme a sans doute aggravé la situation.

En 1930, le plus grand pétrolier pouvait transporter 22 600 tonnes, mais, en juin 1976, le *Batilus*, lancé à Saint-Nazaire, est aussi large que les Champs-Élysées et aussi haut qu'un immeuble de sept étages et transporte 540 000 tonnes. Des bâtiments de 700 000 tonnes ont déjà été commandés par la société *Globik Tankers*. Avant la crise du pétrole, il était même question de navires mégatonniques. Heureusement, plusieurs facteurs économiques semblent maintenant favoriser une réduction de taille, mais saura-t-on renoncer au gigantisme, qui est la marque de notre époque dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres ? Il n'en demeure pas moins que cinquante pétroliers de plus de 200 000 tonnes sont en construction.

Le problème des pavillons de complaisance, sous lesquels se situe la moitié des accidents de ce genre, se trouve à nouveau posé. L'*Amoco Cadiz* battait pavillon de ce pays africain, le Libéria, de 1 400 000 habitants. S'il n'a qu'un quai pour cinq bateaux et aucun chantier naval, il ne compte pas moins de 2 650 navires représentant le tiers de la flotte pétrolière du monde, qui s'est d'ailleurs encore développée de 16 p. 100 depuis le début de 1976. Quelque 6 000 pavillons pirates sillonnent les mers et dix milliards de dollars d'impôts échappent chaque année aux Etats dont dépendent réellement les navires, alors que les lois sociales sont bafouées au détriment de malheureux marins du tiers monde qui sont traités comme des esclaves.

Il n'est pas étonnant que, dans ces conditions, l'armement français, engagé dans une concurrence internationale permanente et déloyale avec un affrètement qui coûte de 20 à 40 p. 100 moins cher, soit en situation de sous-compétitivité. La France ne peut mener en solitaire la lutte contre les pavillons de complaisance. D'ailleurs, peut-elle s'en passer ? Pour lutter contre la piraterie et la pollution comme pour lutter contre le terrorisme, il faut mettre en œuvre la solidarité internationale. Nous en sommes encore loin !

Devant tant de laxisme sur mer, on admire la rigueur des règles de la navigation aérienne dont devrait s'inspirer la navigation maritime.

Ne faudrait-il pas une véritable tour de contrôle à l'entrée de la Manche ? Pourquoi a-t-on attendu onze ans pour installer en quelques heures un radar à Ouessant ? Pourquoi les navires ne déposeraient-ils pas un plan de route comme les avions déposent un plan de vol ? Pourquoi la marine nationale ne dispose-t-elle pas de remorqueurs suffisamment puissants pour secourir les navires en difficulté sans passer par des sociétés étrangères ?

On a dit que les deux seuls remorqueurs disponibles à Brest ne dépassaient pas 4 000 chevaux. Il a été écrit que le manque de remorqueurs de notre marine nationale incombait au ministère des finances, qui s'est toujours refusé, paraît-il, à accorder les crédits nécessaires. Il faudrait savoir si c'est exact, car cela démontrerait, une fois de plus, et, hélas ! tragiquement, l'omnipotence de la rue de Rivoli.

Le problème des routes maritimes, le rail ou l'autoroute, se trouve remis en cause. Là aussi, il faut imposer la même inflexible rigueur que pour les couloirs aériens. Certaines règles internationales interdisent le rejet à moins de 50 milles des côtes, mais, les eaux territoriales de la France étant limitées à 12 milles, nous ne pouvons intervenir. Au-delà, c'est à l'Etat du pavillon de poursuivre. De même qu'il existe toujours les doubles commandes dans l'aviation, on peut s'étonner qu'un géant tel l'*Amoco Cadiz* ne soit pas doté de doubles commandes de barres. Or, nous savons que c'est une rupture de barre qui est à l'origine de ce naufrage.

De même il faudrait rendre obligatoires deux systèmes de propulsion indépendants sur les pétroliers. Enfin, ne pourrait-on, avant 1982, comme prévu, équiper ces pétroliers de ballasts séparés dont la disposition permettrait de renforcer la protection de la cargaison ?

Tout cela nous paraît d'autant plus évident que, lorsque la catastrophe survient, nous savons déjà, par les experts, qu'aucun pays au monde n'est capable de lutter contre une pollution supérieure à 20 000 tonnes. Le combat actuel contre la marée noire, avec des seaux, des pelles, des citernes à purin, des soldats et des volontaires mobilisés par l'illusoire plan Polmar est dérisoire.

La bonne volonté de la Croix-Rouge française, qui ouvre une souscription nationale, fait sourire lorsqu'on sait qu'il s'agit de millions de dégâts et que ceux de l'*Olympic Bravery* ou du *Böhlen* ne sont toujours pas réglés par les assureurs.

A-t-on fait enfin une étude sérieuse sur les produits chimiques à employer afin de disposer des stocks nécessaires ? Des progrès ont été réalisés dans ce domaine, ces dernières années, pour fixer le pétrole sur des absorbants flottants et le récupérer ensuite plus facilement. Qu'il s'agisse de poudre de caoutchouc, mise au point par l'institut français du pétrole, de bétonite, de talcs spéciaux, les stocks existent-ils en quantité suffisante à proximité de nos côtes ?

Dans ce domaine, on a toujours fait appel à la chimie, mais peu à la physique. On vient de le faire à propos de la silice amorphe, tirée, par un procédé malheureusement très coûteux, de la silice cristalline ; répandue sur la surface polluée, elle absorbe les hydrocarbures et ensuite les traîne au fond. Fort heureusement, les Italiens viennent de trouver un procédé permettant de disposer de silice amorphe à des coûts très bas. Une prospection intéressante est à effectuer dans ce domaine.

Combien avons-nous de barrages anti-marée noire utilisables par gros temps ? En Suède, un simple port de pêche de 9 500 habitants dispose de cinq kilomètres de barrage. C'est d'ailleurs de Suède que nous vient l'expérience d'un système permettant de transformer la pellicule de pétrole en grumeaux récupérables.

Heureusement, l'océan, qui est largement ouvert et fortement brassé, est le meilleur allié des dispersants chimiques.

Mais ce n'est pas le cas de la Méditerranée, intensément peuplée sur ses rivages, mer fermée qui met 90 ans à renouveler ses eaux par le seul détroit de Gibraltar. Elle a déjà connu plusieurs fois la marée noire, mais l'émotion de nos populations s'accroît du fait que des pétroliers de 400 000 tonnes accèdent désormais à Fos et que le canal de Suez s'équipe pour le franchissement de navires de 200 000 tonnes, sans compter tous les terminaux de pipes qui, de la Tunisie au Moyen-Orient en passant par la Libye, permettent le chargement de gros pétroliers.

Un roman, dont je vous conseille la lecture, monsieur le secrétaire d'Etat, raconte d'ailleurs l'odyssée d'un pétrolier géant qui, après un sabotage terroriste, menace de s'échouer sur les côtes de Provence. Demain, ce pourrait bien ne pas être qu'un roman de science fiction !

Le commandant Cousteau comme Alain Bombard nous ont mis en garde depuis longtemps contre de tels dangers s'ajoutant à la pollution permanente du plomb géant au fond de l'Adriatique et des boues rouges de Montedison dont le procès, six ans après, va venir enfin devant le tribunal de Bastia. A ce sujet, la décision de notre cour de cassation est intéressante, dans la mesure où elle ne considère plus l'émission des produits polluants en elle-même, mais ses suites à partir de la mer libre. Cette décision devrait pouvoir s'appliquer également aux rejets des hydrocarbures.

On ne peut exclure, hélas ! que la marée noire envahisse un jour le golfe du Lion, si une catastrophe similaire à celle de l'*Amoco Cadiz* s'y produisait. Sachez qu'on ne connaît pas encore tous les effets de la pollution gigantesque de 1942 à la suite du sabotage de la flotte de Toulon et que j'ai pu personnellement constater qu'à Pearl Harbour les navires coulés à la même époque continuent à rejeter du pétrole dans la rade.

En Méditerranée, le passage des navires de 7 à 12 milles des côtes ne règle rien, car, si on l'éloigne des côtes ; on le rapproche des îles et elles sont nombreuses, vous le savez, dans cette région. D'autre part, un bâtiment en dérive filant à deux milles à l'heure, la distance est vite franchie, que la limite soit fixée à 7 ou à 12 milles. En revanche, le décret du 24 mars, auquel vous venez encore de faire allusion, fixant une limite de 50 milles, soit 90 kilomètres, est intéressante car elle permet aux bâtiments avariés de se déclarer et donne le temps de faire intervenir les secours avant que le navire ne soit jeté au rivage.

La convention de Barcelone, le projet Ramoge signé à Monaco, le plan bleu sont des mesures positives, mais onéreuses. Leurs effets risquent d'être inopérants si la Méditerranée n'est pas reconnue zone spéciale en ce qui concerne les types de polluants prévus à l'annexe 2 de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires en date de 1973.

La situation dans cette partie du monde est apparue suffisamment sérieuse pour que l'union interparlementaire crée une commission particulière qui se réunira à nouveau en octobre. Lors de sa réunion récente à Lisbonne, j'ai été chargé, par les pays riverains de la Méditerranée, de tirer les leçons de la catastrophe de Bretagne, puisque la France fait aujourd'hui la triste expérience de cette marée noire.

C'est pourquoi je vous demande tout spécialement de nous dire aujourd'hui quelles sont les mesures prévues sur nos rivages méridionaux menacés afin que les autres pays puissent s'en inspirer.

Ainsi — on le constate à plus d'un titre — la mer est malade de l'homme, de ses exigences, de ses intérêts, de ses besoins impérieux et de son imprévoyance, et les individus responsables nous semblent hors de portée sur des terres sans loi. Or, de 1967 à 1971, trente-cinq accidents majeurs du même ordre sont intervenus dans le monde, plus cinq graves accidents dans des forages pétroliers, en 1969 et 1970. Rien n'a fait changer les mentalités et c'est là le problème car il ne peut y avoir de solutions purement techniques. Un Etat ne peut tout faire. L'humanité, si elle veut survivre, doit considérer que les moyens sont plus importants que la fin, c'est-à-dire que la fin désormais ne justifie plus les moyens.

L'opinion publique est donc elle-même en cause ; elle doit se rappeler qu'il existe des lois qui ne figurent pas dans les livres de physique et d'économie, mais qui n'en régissent pas moins l'harmonie de la croissance, l'équilibre des choses, les proportions à respecter, lois de sagesse et de tradition qui mettent en échec les calculs les plus savants.

Ce que l'on appelle le droit de la mer démontre la prétention, l'ambition des hommes. Quand osera-t-on parler des devoirs de la mer et du respect dû aux océans ? Alors seulement le poète de « la mer, toujours recommencée » retrouvera le chanteur populaire qui, lui, voit toujours la mer « danser au fond des golfes clairs ». (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P. et à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. Périquier, auteur de la question n° 10.

**M. Jean Périquier.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je ne vais pas vous parler de la catastrophe qui a atteint nos malheureux compatriotes de Bretagne. A ce propos, tout a été dit et bien dit, notamment en ce qui concerne la responsabilité du Gouvernement.

Je vais donc rester dans le cadre de ma question orale, qui a trait à la pollution en Méditerranée. Je l'ai posée voilà près d'un an ; comme quoi, au Sénat, il ne faut jamais désespérer puisque, enfin, elle vient aujourd'hui en discussion. (*Sourires.*) Sans doute les vieux sénateurs, dont je fais malheureusement partie, sont-ils habitués à de tels retards, mais ce n'est pas une raison suffisante pour ne pas les regretter. J'ai maintenu ma question car j'ai considéré qu'elle était toujours d'actualité. Elle l'est plus que jamais et elle a bien sa place dans cette discussion sur la pollution due à l'échouage de l'*Amoco Cadiz*.

Certes, les Méditerranéens, à la différence de nos malheureux compatriotes bretons, ont eu jusqu'à ce jour la chance d'échapper à une telle catastrophe. Mais, comme le soulignait notre collègue M. Palmero, nous n'en sommes pas exempts. En effet, c'est chaque jour que de nombreux pétroliers sillonnent la Méditerranée. Nous en savons quelque chose dans notre région du Languedoc, à Sète, où nous avons le plus grand *sea-line* d'Europe et où chaque jour des navires-citernes viennent déposer leurs produits afin d'alimenter, non seulement notre raffinerie de Frontignan, mais encore de nombreuses raffineries françaises. Malheureusement, soit par manque de surveillance, soit par manque de prescriptions strictes, soit par manque de précautions, une partie des hydrocarbures est déversée à côté du *sea-line*, ce qui vient ajouter un élément de plus aux nombreuses pollutions que subit la Méditerranée.

En effet, celle-ci n'a pas besoin d'une catastrophe aussi grave que celle de l'*Amoco Cadiz* pour compléter la situation dramatique qu'elle connaît déjà. C'est, en effet, indiscutablement la Méditerranée, parce que c'est une mer fermée à renouvellement lent, qui, de loin, connaît la plus grave pollution, pollution qui menace non seulement la faune et la flore marines, mais encore le tourisme et, d'une façon générale, la vie économique et sociale de toutes les régions qui la bordent.

A la conférence de Beyrouth, en 1973, organisée par la fédération des villes jumelées, on a pu avancer qu'après la mer Baltique, la Méditerranée serait une mer morte d'ici à quinze ans si des mesures énergiques n'étaient pas prises pour enrayer la pollution qui, dans cette mer, prend de jour en jour des

proportions catastrophiques. De même, avec le commandant Cousteau, c'est l'avis du célèbre biologiste marin Alain Bombard, qui sans arrêt pousse des cris d'alarme pour la protection et la sauvegarde de la Méditerranée. Dans une interview qu'il a accordée au journal écologiste *Le Sauvage*, il a donné des exemples qui doivent nous faire réfléchir.

Voilà trente ans, pour donner naissance à un thon, il fallait en moyenne 100 000 œufs. Maintenant il en faut près de 5 millions. Certes il est vrai que cette destruction des œufs et frayères n'est pas due seulement à la pollution, mais encore à la pêche intensive que pratiquent notamment les Allemands de l'Est, les Russes et les Japonais, qui draguent sur des largeurs invraisemblables de deux cents kilomètres. Ils tuent ainsi près de 90 p. 100 des œufs et des frayères pour récolter seulement 10 p. 100 de poissons.

A ce sujet, je vous poserai, monsieur le secrétaire d'Etat, ma première question : quelle action le Gouvernement entend-il mener, quelles instructions a-t-il données aux représentants de la France à la conférence du droit de la mer, à laquelle participent 143 nations sous l'égide de l'O. N. U., pour empêcher de telles pêches qui, n'en déplaise aux Allemands de l'Est et aux Russes, ne sont pratiquées que pour un profit basement capitaliste ?

Autre exemple d'aggravation de la pollution citée par M. Bombard : à Marseille, la pollution du fonds s'étendait en 1945 sur une largeur de cinq kilomètres et n'atteignait pas Bandol ni Cassis. Aujourd'hui, elle s'établit sur quarante-cinq kilomètres et elle rejoint celle de Barcelone, de Narbonne et de Sète.

Ces exemples montrent la gravité de la situation actuelle. On n'en finirait pas d'énumérer toutes les causes de pollution en Méditerranée. Sans crainte de se tromper, on peut dire qu'elle les connaît toutes. Je me permets d'en donner très rapidement une liste qui n'a pas la prétention d'être complète.

C'est d'abord la pollution tellurique constituée par le déversement des déchets domestiques et industriels. C'est la plus importante. On a calculé qu'elle représentait à peu près 80 p. 100 des matières polluantes.

Elle est alimentée par mille fleuves, rivières et torrents qui charrient les déchets de tous les bassins versants. Or, des fleuves comme le Pô, l'Elbe, le Nil, le Rhône, drainent d'immenses régions et, pour certains, remontent largement au-delà des frontières des pays riverains.

Là, au moins, en France, le Gouvernement pourrait intervenir efficacement en imposant à certaines villes de l'arrière-pays, qui envoient leurs eaux usées vers la mer, l'installation de stations d'épuration. C'est le cas pour ma ville de Montpellier qui, depuis de longues années, envoie tous ses déchets domestiques et industriels, par l'intermédiaire d'une petite rivière, la Mosson, vers notre station balnéaire de Palavas-les-Flots, au point que, l'été dernier, la plage de la rive gauche de cette station qui est la plage de famille par excellence a été déconseillée ; et si on ne l'a pas interdite, c'est parce que l'on n'a pas voulu perturber la saison.

Bien entendu, c'est à vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que je m'adresse plus particulièrement. Vous avez été pendant longtemps le maire de Montpellier. C'est donc une question que vous connaissez bien. Je ne vous rends pas responsable de cette situation puisque je crois savoir que vous vous êtes heurté à de nombreuses difficultés administratives. Mais maintenant que vous êtes secrétaire d'Etat à l'environnement, vous pouvez intervenir efficacement pour supprimer toutes ces difficultés administratives, et par conséquent pour faire cesser cette situation qui dure depuis trop longtemps. Peut-être pourrez-vous même trouver les crédits nécessaires pour doter Montpellier le plus vite possible d'une station d'épuration qui, sans doute, est actuellement en voie d'aménagement, mais qui, malheureusement, en raison du retard apporté à sa construction, ne pourra entrer en fonctionnement que dans deux ans.

Une autre cause de pollution qu'il faut signaler, c'est celle des produits déversés en mer par les bateaux ou les avions. La liste de ces produits polluants est immense : D. D. T., pétrole, huile, mercure, cadmium, matières plastiques non dégradables, composés acides et basiques comme les boues rouges et tous les résidus radio-actifs, quels qu'ils soient.

Ici se pose la question du dégazage en mer. Certes, celui-ci est bien interdit dans les eaux territoriales ; mais cette interdiction est loin d'être respectée, comme on a pu s'en rendre compte dernièrement avec le navire soviétique qui, profitant de la marée noire provoquée par l'*Amoco Cadiz*, est venu opérer son dégazage dans les eaux territoriales bretonnes. J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que des raisons diplomatiques n'empêcheront pas d'appliquer au commandant de ce navire les sanctions sévères prévues par la loi.

Je passe sur la pollution par les hydrocarbures, dont j'ai déjà parlé. Je signalerai cependant en terminant la pollution par certaines centrales nucléaires et par les résidus radio-actifs. Jusqu'à ce jour, il faut bien le dire, on n'a guère trouvé comme poubelle de ces résidus que la mer, et particulièrement la Méditerranée.

Il est certain qu'aucun milieu vivant ne peut résister à une telle pollution. Il convient donc d'agir rapidement et énergiquement. Quel est donc le plan d'action du Gouvernement en cette matière ? Y a-t-il seulement un plan d'action ? Personnellement, je ne le connais pas.

Je me permets de vous indiquer ce que devraient être, pour nous socialistes, les grandes lignes de ce plan d'action. Tout d'abord, il faudrait coordonner les efforts de tous les pays méditerranéens. Certes, il n'est pas inutile que des pays passent des accords pour entreprendre une lutte fragmentaire contre la pollution dans des régions déterminées. C'est par exemple le cas de l'accord signé à Monaco, le 10 mai 1976, entre la France, l'Italie et la principauté de Monaco. Mais cet accord ne s'appliquera qu'aux eaux de la mer territoriale et aux eaux intérieures du littoral continental s'étendant de la ville d'Hyères à la ville italienne de Gênes.

Autrement dit, cet accord exclut pour la France le littoral méditerranéen de la Corse, d'une partie de la Provence et le Languedoc-Roussillon.

Aussi peut-on sans crainte prédire que tous les efforts qui seront déployés se traduiront finalement par un échec. La lutte contre la pollution en Méditerranée, qui est une mer fermée où les eaux s'interpénètrent, ne peut pas être menée efficacement dans une région déterminée ; il faut quelle soit menée dans son ensemble.

Pour cela il faut établir une coordination et une collaboration de tous les pays de la Méditerranée. Sans doute de nombreuses organisations internationales se sont-elles préoccupées de ce problème de la pollution : Nations unies, Union interparlementaire, Conseil de l'Europe, Parlement européen, fédération des villes jumelées ; mais outre que certaines de ces organisations ne comprenaient pas des représentants de tous les pays de la Méditerranée, aucune ne s'est sérieusement occupée de la coordination entre ces pays. C'est en jouant ce rôle de coordination que la France montrera son utilité et son efficacité.

Dans cette optique, il lui faudrait prendre l'initiative d'une conférence à laquelle seraient invités tous les pays méditerranéens avec comme ordre du jour « l'harmonisation des législations et réglementations nationales concernant la lutte contre la pollution ».

Il faut établir aussi le plus rapidement possible l'état des régions polluées et surtout établir les causes des diverses pollutions de façon à dresser un programme prioritaire de lutte suivant les moyens appropriés à chaque cas.

En attendant, notre Gouvernement devrait prendre en considération les diverses recommandations faites par certaines organisations et conférences internationales qui se sont occupées du problème de la pollution. Elles sont trop nombreuses pour que je les énumère toutes. Je ferai simplement mention des recommandations de l'assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe qui, depuis 1970, sont au nombre de sept et dont le conseil des ministres du Conseil de l'Europe comme le Gouvernement français n'ont tenu, jusqu'à ce jour, aucun compte, ce qui est profondément regrettable.

Enfin, il faudrait surtout ratifier sans retard — ce que ne fait pas toujours la France — les conventions internationales relatives à la protection du milieu marin. Depuis 1954, ces conventions sont au nombre de vingt-cinq, mais la plupart d'entre elles attendent encore leur ratification par les pays signataires. Là encore, je ne peux pas les énumérer toutes, mais on ne peut pas parler de la pollution en Méditerranée sans parler de la convention de Barcelone, signée en 1976. Je dois reconnaître qu'en l'occurrence, le Gouvernement français a fait diligence puisque c'est sur mon rapport que le Sénat l'a ratifiée le 28 juin 1977. Il faut maintenant qu'elle soit appliquée et la France a le devoir d'intervenir auprès de tous les signataires, seize sur dix-huit, pour demander que cette application intervienne très rapidement car, sans aucun doute, c'est, de loin, la convention qui doit permettre d'obtenir les meilleurs résultats, dans cette lutte contre la pollution, pour la défense de la Méditerranée.

Enfin, pour en terminer avec l'exposé de ce programme d'action, j'ajouterai qu'il faut obtenir, en liaison avec le programme des Nations unies pour l'environnement, la création

d'un fonds de sauvegarde de la Méditerranée dont l'objet, dans un esprit de solidarité et de coordination, serait d'intervenir dans les domaines de la recherche, de l'information, de la technique, de la formation de personnel qualifié et de toute action entreprise pour la lutte contre la pollution de la Méditerranée. Ce fonds pourrait, entre autres, aider les pays méditerranéens en voie de développement qui n'ont pas les moyens nécessaires pour participer efficacement à cette lutte.

Cette liste des actions à mener n'a pas la prétention d'être limitative ; elle concerne seulement les plus urgentes. Par exemple, il sera nécessaire, encore, de prévoir des mesures pour indemniser les victimes des pollutions. Il serait intéressant, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous indiquiez ce que le Gouvernement compte faire à ce sujet.

A ce propos, je voudrais signaler un cas particulier qui intéresse notre région languedocienne et que connaissent bien nos collègues du Gard. C'est celui d'une pêche un peu spéciale que l'on appelle la pêche aux tellines. Les tellines sont de petits coquillages-mollusques qui se reproduisent en quantités telles qu'ils ont permis jusqu'à ce jour à un certain nombre de pêcheurs de vivre de cette pêche artisanale qui est parfaitement rentable. Et voilà qu'à la suite de la pollution de notre région, ces tellines ont complètement disparu, les pêcheurs se trouvant ainsi privés de toute ressource. C'est donc, me semble-t-il, avec juste raison qu'ils demandent à l'Etat de leur venir en aide.

Mais il est certain que l'indemnisation intéresse au plus haut point les victimes des marées noires, dont parfois la situation est dramatique.

Je me permets de vous rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il n'y a pas si longtemps — c'était le 14 décembre 1977 — j'ai fait ratifier par le Sénat la convention de Bruxelles du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Cette convention est, de très loin, la plus juste et la plus complète en matière d'indemnisation. Pourquoi, après tout, le Gouvernement ne s'en inspirerait-il pas pour accorder les indemnités nécessaires ?

Vous pourrez certes m'objecter, monsieur le secrétaire d'Etat, que s'agissant d'une convention internationale vous n'avez pas la possibilité de l'appliquer unilatéralement. Sans doute est-ce exact lorsqu'il s'agit des étrangers, mais rien ne vous interdit d'appliquer aux nationaux des principes que vous avez acceptés et que vous voulez voir appliqués le plus rapidement possible.

En conclusion, ce qui importe surtout, c'est que le Gouvernement prenne conscience de la gravité de la pollution actuelle en Méditerranée et de la nécessité d'entreprendre une action énergique. Nous ne devons pas oublier que la Méditerranée conditionne en grande partie la vie économique et sociale de nos régions : la pêche, parfois l'ostréiculture, la conserverie — que deviendrait, en effet, la conserverie méditerranéenne si ce que l'on appelle le poisson bleu, c'est-à-dire la sardine et le maquereau, disparaissait de la Méditerranée ? — enfin, le tourisme. Je rappelle que, l'été dernier, certaines plages ont même été interdites.

Nos régions méditerranéennes veulent vivre, mais leur vie est conditionnée par la vie même de la Méditerranée. Il n'y a donc plus de temps à perdre, monsieur le secrétaire d'Etat, si l'on veut éviter que d'ici à quelques années, comme cela a été prédit à la conférence de Beyrouth, la Méditerranée ne devienne vraiment une mer morte. (*Applaudissements sur les travées socialistes et sur certaines travées de l'U. C. D. P. et à droite.*)

**M. le président.** A ce point du débat, je dois vous signaler que M. le secrétaire d'Etat a l'intention de répondre d'une manière très précise aux questions qui lui ont été posées. Il m'a fait savoir que son intervention durerait plus d'une heure un quart. Nous entendrons ensuite les cinq orateurs inscrits dans la discussion, puis les réponses des auteurs des questions à l'intervention de M. le secrétaire d'Etat.

Compte tenu de la décision de la conférence des présidents, je vous propose d'interrompre maintenant nos travaux et de les reprendre à vingt et une heure trente. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt minutes, est reprise à vingt et une heure trente-cinq minutes, sous la présidence de M. Maurice Schumann.*)

**PRESIDENCE DE M. MAURICE SCHUMANN,**  
vice-président.

**M. le président.** La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion des questions orales avec débat, jointes, adressées à M. le Premier ministre, concernant les conséquences du naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz* et les divers aspects de la lutte contre la pollution des mers.

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

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, chargé par le Premier ministre d'une mission de coordination et d'information à la suite du naufrage du pétrolier libérien *Amoco Cadiz* sur la côte nord du Finistère, j'assume aujourd'hui en tant que tel, à la demande de M. Raymond Barre, la responsabilité de répondre, au nom du Gouvernement, aux orateurs qui se sont succédé et qui ont mis l'accent sur divers aspects de ce naufrage. Celui-ci constitue la plus importante catastrophe survenue à un pétrolier. Il affecte gravement une partie importante du littoral du nord de la Bretagne.

Je pourrais répondre à chacun des intervenants d'une manière directe, mais les remarques faites à propos de l'accident de l'*Amoco Cadiz*, les questions posées, les interrogations sur les décisions qui ont été prises ou qui auraient pu être prises se chevauchent et j'estime préférable de répondre d'une manière globale en évoquant successivement d'une manière aussi claire et aussi complète que possible : en premier lieu, les circonstances de l'accident ; en deuxième lieu, les moyens mis en œuvre pour lutter contre la pollution ainsi créée ; en troisième lieu, l'ensemble des dispositions prises pour la réparation et l'indemnisation des dommages subis par les personnes et les biens ; enfin, les mesures prises à la suite des différents sinistres pétroliers qui se sont produits dans les années récentes, à savoir les mesures qui se sont ajoutées aux précédentes aussitôt après l'échouement du pétrolier, puis celles que la France a été amenée ou sera prochainement amenée à présenter aux instances internationales régissant le droit de la navigation, notamment pour ce qui concerne le transport des hydrocarbures dans la Manche et l'entrée de la mer du Nord.

D'abord, en ce qui concerne les circonstances de l'accident, je répondrai plus particulièrement aux questions posées par M. le président Colin, dont la qualité de président du conseil régional de Bretagne et de président du conseil général du Finistère comme celle de conseiller général de l'île d'Ouessant explique, s'il en était besoin, la vigueur, l'ardente résolution avec laquelle il est intervenu sur cet événement dramatique pour la Bretagne. Je rappellerai brièvement les circonstances de l'accident de mer survenu dans la nuit du 16 au 17 mars au pétrolier libérien, telles qu'elles sont connues des autorités administratives, sans préjudice d'éventuels développements que ferait apparaître l'information judiciaire qui a été aussitôt ouverte.

L'*Amoco Cadiz*, pétrolier de 230 000 tonnes appartenant à une compagnie américaine, filiale d'une société américaine du groupe Standard-Oil, entre en Manche avec une cargaison de pétrole léger en provenance du golfe Persique. Il suit le couloir de circulation réglementaire fixé par les organismes internationaux au nord d'Ouessant. Peu après dix heures du matin, il a une avarie de barre alors qu'il achève son parcours sur le « rail » et qu'il se trouve à 10 milles marins au nord d'Ouessant et à 15 milles, soit environ 27 kilomètres des rochers de Portsall, où il s'échouera plusieurs heures plus tard.

Le capitaine du navire, de nationalité italienne, demande alors l'assistance du remorqueur *Pacific*, spécialisé dans ce genre d'intervention, dont la base habituelle est le port de Brest, mais qui est au moment de l'appel en train de croiser au large de la côte bretonne. Lorsque le remorqueur rejoint le pétrolier, de longues tractations s'engagent concernant les conditions dans lesquelles seront rémunérées les opérations d'assistance au navire. Un contrat se négocie ainsi directement sur les lieux mêmes de l'accident entre le patron du remorqueur et le capitaine du navire assisté.

Les tentatives de remorquage se succèdent alors que le temps est à la tempête et que le vent de secteur ouest pousse à la côte. C'est à quatorze heures trente qu'il est pris en remorque, mais sous la force du gros temps, la remorque cède, semble-t-il, à plusieurs reprises.

En dépit des conditions météorologiques particulièrement mauvaises, les guetteurs des sémaphores d'Ouessant captent sur les

ondes des conversations en langue étrangère dont le contenu leur échappe en grande partie. Ils s'inquiètent cependant, auprès de la station radio-maritime des P. T. T. du Conquet, à douze heures quinze, de savoir si cette station a reçu un appel de détresse provenant d'un navire en difficulté. La réponse du Conquet-Radio est négative.

Les mêmes sémaphores demandent alors au remorqueur *Pacific* s'il a des problèmes particuliers. Ce dernier répond à quatorze heures seize qu'il remorque un pétrolier libérien en avarie, qu'il se trouve à 11,5 kilomètres dans le Nord-Ouest, qu'il fait route au Sud-Ouest à six nœuds — je dis bien au Sud-Ouest — et qu'il n'a pas de difficultés particulières. Cette dernière communication est retransmise au C. O. M. — le centre opérationnel de la marine — de Brest, qui est en veille permanente.

Bien qu'elle n'ait pas de mission directe de surveillance et de contrôle du trafic des navires marchands, notamment des pétroliers au large des côtes, la marine nationale reste attentive à tout événement ou incident de mer susceptible de se produire.

Malgré cette veille, la communication des guetteurs-sémaphoristes consécutive à la réponse volontairement lénitive du patron du remorqueur ; puis la réponse de la station maritime du Conquet, dont l'inquiétude initiale a été apaisée par la réponse du patron pétrolier et qui, contactée par le C. O. M. de Brest à vingt et une heures quarante, confirme une seconde fois que l'*Amoco Cadiz* ne signale pas être en difficulté bien qu'il soit en remorque, jointes au fait qu'à vingt et une heures dix un observateur de la station de sauvetage en mer de Portsall informe le Crossma de Jobourg, c'est-à-dire le centre régional des opérations de surveillance et de sauvetage pour la Manche, que les feux signalés à vingt et une heures sont ceux d'un pétrolier remorqué par le *Pacific*, ne permettent pas au responsable du centre opérationnel de la marine de se faire une idée exacte du drame qui est en train de se dérouler au large d'Ouessant.

Je rappelle que pour ce centre, rien, à ce moment, ne permet de conclure que le danger est immédiat : au contraire, toutes les données concordent : le convoi s'éloigne des côtes et le remorqueur paraît avoir la situation bien en main.

Entre-temps, il faut savoir que chaque heure qui passe, cinq ou six navires de tailles diverses entrent dans la Manche ou en sortent.

Pourtant, l'officier responsable au centre de la préfecture maritime prend dès ce moment, et compte tenu de l'évolution de la situation, des dispositions pour faire face. Il appelle, conformément au plan Polmar, les officiers responsables, puis les remorqueurs, et, à vingt et une heures quarante, il est alerté par le sémaphore de Molène et par un observateur de Portsall qui signalent qu'un pétrolier en remorque est situé dangereusement près de la côte. Les choses évoluent donc rapidement à cette heure-là.

Une heure plus tard, à vingt-deux heures quarante-neuf, la préfecture maritime informe le Crossma que le pétrolier *Amoco Cadiz* a rompu les amarres et que le pétrolier est sur le point de s'échouer dans la région de l'Aber Wrac'h.

Une minute plus tard, à vingt-deux heures cinquante, le centre opérationnel de la marine, qui a auparavant alerté le remorqueur en surveillance au large de Lorient, précise au Crossma que les remorqueurs de la marine nationale basés à Brest sont effectivement à plus de quatre heures d'intervention.

A vingt-trois heures quatre, la S. N. S. M. de Portsall signale au Crossma que le pétrolier est « stoppé au large », tandis qu'une minute après la station du Conquet indique, selon les dires du *Pacific*, que le pétrolier aurait touché la basse de Portsall. Le remorqueur est à proximité du pétrolier qui est à la gîte ; la mer est très forte et la visibilité est réduite.

A vingt-trois heures trente, un message téléphonique de la brigade de gendarmerie de Ploudalmézeau signalant le naufrage au préfet du Finistère, le plan Polmar terre est immédiatement déclenché. De son côté, la marine agit de même en ce qui concerne le plan Polmar mer, ayant pris ses premières dispositions à vingt et une heures quarante.

A zéro heure quarante-quatre, les hélicoptères de la marine nationale commencent à évacuer l'équipage en pleine nuit et dans des conditions extrêmement périlleuses, en arrivant sur l'épave sans connaître la composition de l'équipage qui n'a jamais été indiquée par le bord.

Je veux ici rendre à nouveau hommage au courage des personnels de la marine nationale et, en tout premier lieu, des équipages des hélicoptères, qui, une première fois, sauvent vingt-six des membres de l'équipage groupés sur le château arrière du navire, avec un sang-froid et une virtuosité exemplaires.

Les conditions atmosphériques sont telles que les autorités maritimes de Brest hésiteront à donner l'ordre aux hélicoptères de se porter à nouveau sur l'épave.

Elles le feront pourtant, de sorte qu'à deux heures trente tout l'équipage est évacué, à l'exception du commandant et du second qui avaient exprimé leur volonté de rester à bord : ils seront ramenés à terre par hélicoptère à six heures dix, sur leur demande.

Ainsi, grâce à la rapidité et à la sûreté des interventions des hélicoptères de la marine nationale, la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* n'aura pas entraîné de pertes tout au moins en vies humaines. J'ai le sentiment que cet aspect de la première intervention des secours au titre du plan Polmar mer a été généralement négligé dans les différentes prises de position qui ont suivi le sinistre. J'ai tenu à le rappeler devant la Haute Assemblée.

Les premières interventions consistent donc dans le sauvetage de l'équipage.

Puis, dans la nuit, tant à la préfecture du Finistère qu'à la préfecture maritime, se mettent en place les premiers éléments de P. C. opérationnels. Je suis moi-même informé des circonstances de l'échouement du navire.

Dès le matin, je me rends en reconnaissance, avec les autorités départementales, au-dessus de l'épave, sur les rochers de Portsall, et je suis amené, à la demande du ministre de l'intérieur, à prendre les premières décisions vis-à-vis de l'épave et de la cargaison.

L'alternative est la suivante : est-il possible de stopper l'extension de la pollution qui a immédiatement suivi le talonnage du navire en tentant de mettre le feu à la cargaison ou est-il préférable d'envisager le pompage des 180 000 ou 200 000 tonnes encore contenues dans les flancs du navire ?

Je suis amené, après avoir procédé à une minutieuse, mais rapide interrogation des experts rassemblés au centre opérationnel de la direction de la sécurité civile à Levallois, à renoncer définitivement à tenter d'incendier la cargaison.

En effet, s'il est alors précisé que le pétrole contenu dans les soutes est un pétrole léger — vingt centistokes — et donc *a priori* plus facilement inflammable que les pétroles contenus dans les flancs du *Torrey Canyon* et surtout du *Böhlen*, celui-ci de consistance infiniment supérieure de 125 à 130 centistokes, les conséquences de l'incendie du navire apparaissent nettement plus dommageables aux experts que les opérations de pompage. L'avis des experts à ce moment, notamment ceux de l'O. M. C. I., avis confirmé par la suite, est qu'à supposer que le pétrole puisse être enflammé, l'incendie de la partie la plus volatile risquait de durer plusieurs semaines, voire plusieurs mois, d'entraîner des pollutions atmosphériques susceptibles de contaminer non seulement le rivage, mais aussi l'intérieur des terres avec des conséquences sur les villes et villages, sur les cultures et sur les troupeaux. C'est ainsi, monsieur Le Pors, qu'on aurait pu provoquer des inconviénients pour les cultures et l'élevage qui ne doivent pas, normalement, être affectés par un sinistre survenu en mer. Les risques d'explosion auraient été, en outre, disaient les experts, mal maîtrisés.

Et pourtant, l'exemple de l'incendie d'un pétrolier espagnol, l'*Urquiola*, dans la baie de la Corogne, en 1976, pouvait, aux yeux de certains, constituer un utile précédent et encourager la décision de tenter d'incendier l'*Amoco Cadiz*.

M. le sénateur Lombard a réuni les représentants des régions périphériques qui sont regroupés dans une organisation commune et les experts espagnols qui prônaient cette solution, d'où les expressions « d'étonnement, d'hésitation, de lenteur, de discussions sans fin ».

Il m'appartient de préciser que les situations de ces deux navires n'étaient en aucune manière comparables. Dans un cas, il s'agissait d'un incendie spontané, non provoqué, d'un pétrolier, dans des eaux abritées et dans des conditions atmosphériques très favorables. Dans l'autre, il s'agissait d'un navire échoué, brisé en deux tronçons sur des roches inaccessibles battues par des vents violents et dans des creux de plusieurs mètres, presque recouvert par les eaux. Dans ces conditions, les risques de pollution ne pouvant être écartés et aucun précédent valable ne pouvant être évoqué puisque les essais effectués sur le *Torrey Canyon* par l'aviation britannique n'avaient pas été concluants, il apparaît encore aujourd'hui à l'évidence que la solution de l'incendie n'était pas la bonne.

Il fut alors aussitôt décidé de tenter par tous les moyens de vider le contenu de l'épave. Là encore, les solutions techniques retenues furent impuissantes à résoudre le problème posé.

Il fallait pouvoir faire approcher de l'épave des petits pétroliers transbordeurs. Le premier transbordeur disponible était sur les lieux à 11 heures du matin ; j'ai pu le constater moi-même.

En raison de l'état de la mer et de la présence d'un haut-fond particulièrement dangereux, cela se révéla très vite impossible, comme s'avèrent infructueuses, pour les mêmes raisons, les tentatives de dépose sur la plate-forme de l'*Amoco Cadiz* des pompes antidéflagrantes et la liaison par tuyaux entre les deux navires.

Le navire hydrographe chargé de tracer le chenal au nord de l'épave, parmi les rochers, pour permettre l'approche du pétrolier alléger, ne put effectuer sa mission.

Il fallait se résoudre à attendre la première accalmie pour pouvoir procéder à ce qui constituait une meilleure solution pour traiter l'épave ; mais, les jours qui suivirent, les conditions furent tout aussi désastreuses que lors du naufrage : tempête en mortes-eaux lors de l'échouement, tempête à Pâques pour la grande marée. La violence du temps n'a cessé, pendant deux longues semaines, d'aggraver les conséquences du naufrage.

Dans l'impossibilité de récupérer la cargaison du navire, il devenait toutefois souhaitable d'accélérer l'épanchement en mer de la cargaison tout entière. En finir devenait la préoccupation, presque l'obsession, de tous ceux qui travaillaient sur les lieux, les premiers pompages à terre ayant été entrepris le samedi 19 et le dimanche 20 mars.

La marine était en mesure, dès la décision prise par mes soins, de procéder à l'ouverture de brèches afin de vider l'ensemble des soutes du navire.

Les commandos, les plongeurs-démineurs de la marine ont effectué les reconnaissances nécessaires mais le mauvais temps persistant nous a contraints à effectuer le grenadage de l'épave, à défaut de pouvoir poser les explosifs contre la coque elle-même.

La première reconnaissance, faite par plongeurs, postérieurement à ce grenadage, permettait alors de constater, par suite de l'affaissement de la coque du navire — la hauteur normale du château arrière, qui était de vingt-huit mètres, n'était plus que de onze mètres, soit un affaissement très prononcé de la coque — et par la dislocation des parois de soutes, que toute la cargaison du navire avait été rejetée à la mer et que toute intervention sur la coque devenait dès lors inutile.

Cette opération fut faite au moment où nous disposions du maximum de moyens de pompage à terre, au moment aussi où les vents de surcôté facilitaient le traitement des nappes en mer par l'utilisation de produits dispersants.

Quels étaient donc ces moyens mis en œuvre pour l'intervention dans la lutte contre la pollution ? Je vais ainsi répondre par là aux questions posées par MM. André Colin, Lombard, Hubert Martin et Le Pors.

Dans la nuit les deux préfets ont réuni les responsables du plan Polmar.

Dans la matinée du 17, l'état-major de lutte s'est réuni à Paris et, immédiatement, le plan Polmar a été opérationnel. Le 17, dans l'après-midi, la réunion de tous les responsables s'est tenue à la préfecture maritime sous la présidence de M. d'Ornano, ministre de l'environnement, qui revint inspecter la zone quelques jours plus tard. Le 18, le Premier ministre lui-même se rendit sur les lieux, accompagné par M. le ministre de l'intérieur.

Dès le 17, les premiers barrages nécessaires ont été acheminés, en même temps que les moyens qui apparaissaient utiles, compte tenu des observations initiales.

Dès le 18, le traitement des nappes par produits dispersants était entamé sous le contrôle des scientifiques, et, dès le dimanche 19, 250 mètres cubes de produits ont été pompés et emportés à la station de dégazage de Brest, grâce aux moyens mis en place. C'était peu de chose, mais l'évolution, j'en parlerai dans un instant, nous a amenés très vite, dans le département du Finistère, à traiter un maximum de 3 200 mètres cubes, c'est-à-dire qu'après les huit ou neuf premiers jours nous sommes passés de 250 mètres cubes de pompage, dans des sites portuaires ou des criques, à 3 200 mètres cubes.

Certains ont reproché aux pouvoirs publics des lenteurs dans l'arrivée du matériel et des insuffisances. Mais, avant de combattre une pollution, il est nécessaire de savoir à quel produit on est confronté. Au moment du naufrage, nous ignorions la nature du pétrole en cause.

Quatre naufrages ont affecté les côtes bretonnes. Le premier était celui du *Torrey Canyon*, qui a fait naufrage sur les côtes britanniques, et ce sont les vents qui ont poussé sur nos côtes une grande quantité de son pétrole. Le deuxième naufrage a été celui de l'*Olympic Bravery*, qui sortait du port de Brest et voulait prendre le rail. Le troisième a été celui du *Böhlen*, qui soit rentrait au port, soit cherchait à se mettre à l'abri. Le quatrième a été celui de l'*Amoco Cadiz*, qui se trouvait effectivement dans le rail au moment de sa panne. Mais il faut savoir aussi qu'entre 1967 et l'époque actuelle, 300 000 navires sont passés dans cette zone.

J'en viens au plan technique. La lutte contre les nappes d'hydrocarbures comporte trois volets ; je les résume.

Il y a, en premier lieu, la dissémination des nappes au large, en des lieux agréés par les biologistes, à l'aide de produits dispersants. Beaucoup de contre-vérités ont été énoncées à l'encontre de ces produits. La France dispose actuellement de produits peu nocifs et biodégradables, n'ayant aucune commune mesure avec les détergents employés en 1967 lors du naufrage du *Torrey Canyon*. Leur utilisation a donc été autorisée en ces circonstances pour faire disparaître le pétrole, au large, par des fonds de plus de cinquante mètres. Aucun détergent n'a été autorisé. Dès le 17, le traitement des nappes en mer a été placé sous contrôle scientifique permanent.

En deuxième lieu, je mentionnerai le pompage, à la côte, des nappes encore liquides, en tous lieux où les hydrocarbures s'accumulent sur des épaisseurs suffisantes. Cette lutte a été entreprise avec succès dès le samedi 18 mars, à l'arrivée des premiers matériels acheminés de France et d'Europe ; elle s'est d'ailleurs très largement renforcée avec l'utilisation des pompes à lisier des agriculteurs qui ont manifesté leur solidarité à l'égard des populations littorales.

En troisième lieu, on s'est préoccupé de la protection des zones sensibles du littoral à l'aide de barrages flottants. Il est, certes, des lieux où le comportement de ces matériels a été très décevant. Il en est d'autres où ils ont permis de préserver des zones sensibles : mais l'importance des vagues et des courants s'est souvent révélée un obstacle insurmontable.

La récupération, par des moyens plus artisanaux, des hydrocarbures épais et le nettoyage manuel des plages et des rochers s'avèrent cependant indispensables, et seuls à même de débarasser, en limitant les conséquences écologiques, sables et rochers des nappes résiduelles.

C'est tellement vrai que, au fil des journées, dans un premier temps, nous avons pu utiliser pour le pompage un maximum de 360 pompes en même temps et que, dans les deux départements concernés, nous avons atteint le chiffre record de 7 000 mètres cubes-jour environ durant la meilleure période, ce qui n'est pas négligeable. Nous sommes redescendus, samedi et dimanche derniers, aux environs de 300 à 400 mètres cubes, parce que nous ne pouvions plus pomper, le produit étant devenu trop épais. Il faut travailler à la main, car le pétrole s'est déposé sur les rochers et sur les plages et nous sommes obligés d'adapter nos moyens, non pas à notre désir d'utiliser telle ou telle technique, mais à l'évolution rapide de la situation.

Dès que le soleil et le beau temps reviennent, le produit s'épaissit ; quand il pleut, on peut pomper plus longtemps.

**M. Gérard Ehlers.** Finalement, vous n'avez pas fait grand-chose !

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Je me dois ici de rétablir un certain nombre de vérités ; il faut savoir qu'aucun pays au monde ne dispose, à l'heure actuelle, de moyens d'intervention à la fois efficaces et satisfaisants sur le plan écologique pour venir à bout des marées noires. Nous disposons de dispositifs spécialisés de pompage ou d'écumage de hydrocarbures à la surface de l'eau : ces dispositifs ne sont cependant efficaces qu'en plans d'eau abrités.

Face aux creux de quatre à six mètres, couramment rencontrés lors de la catastrophe, de tels matériels sont strictement inopérants.

On doit affirmer ici, sans vouloir dresser aucun procès, et tout en remerciant les pays qui ont mis à notre disposition leurs matériels, que tous les navires spécialisés, sans exception, de quelque nationalité qu'ils soient, ont dû rester au port lors de cette catastrophe, et que notre pays n'a manifesté aucun retard technologique en ce domaine.

Se sont donc trouvées pleinement vérifiées, sur le terrain, les conclusions d'un groupe d'experts interministériel réuni à la demande du ministère de l'environnement : il existe actuellement des impossibilités technologiques infranchissables en matière de lutte contre les marées noires. L'inaccessibilité d'une épave et le mauvais temps constituent des facteurs limitants que personne au monde n'a encore trouvé le moyen de franchir.

Au total, l'effort entrepris dans l'affaire de l'*Amoco Cadiz* a été considérable.

Plus de cinquante bateaux, qui ont totalisé 570 jours à la mer, ont été engagés. Ils ont répandu 1 000 tonnes de produits dispersants. Ils n'en ont jamais manqué, et les stocks étaient doubles des besoins.

La marine nationale a affecté 4 500 hommes à cette action. A terre, plus de 1 000 engins — pompes, camions d'assainissement, camions-citernes, wagons-citernes, bennes, niveleuses, etc. — ont été utilisés.

Près de 5 000 militaires, 250 sapeurs-pompiers, 300 agents des directions départementales de l'équipement et 2 500 bénévoles sont actuellement au travail. On approchait ce matin le chiffre de 10 000 personnes, au total, pour les deux départements.

Depuis le naufrage, 80 000 mètres cubes de produits ont été pompés ou ramassés sur les côtes. On ne peut dire que ce soit dérisoire, comparé au sinistre. En réalité, depuis quelques jours, nous commençons à redresser la situation.

Pour donner un ordre de grandeur, je vous indiquerai que ce sont 50 000 tonnes de pétrole qui avaient pollué les côtes françaises lors du naufrage du *Torrey Canyon*.

Certes, le travail n'est pas terminé. Il exige au contraire de poursuivre les efforts entrepris. Ceux qui y participent méritent notre entière reconnaissance. Les difficultés de cette tâche très ingrate nécessitent des relèves régulières. Depuis une semaine, l'amélioration visible de la situation est, pour tous ceux qui s'y consacrent — militaires, marins, pompiers, fonctionnaires et volontaires — un encouragement réel.

Les chiffres indiquent bien cependant que, dans la limite de ce qui était techniquement faisable — il n'a pas été possible, étant donné l'état de la mer, de pomper le contenu des citernes du pétrolier — les moyens mis en œuvre ont été tout à fait considérables. Ils ont dû être adaptés aux conditions locales, à la topographie de la côte à laquelle nous avions à faire, faite de criques et de plages successives très différentes les unes des autres ; cette adaptation était nécessaire, compte tenu de l'état technique des moyens dont nous disposons à l'heure actuelle, dans le monde, pour lutter contre les pollutions marines.

Quelle était la situation sur le littoral, aujourd'hui, en fin de matinée ?

Alors que, dans les jours précédents, les nappes qui avaient été traitées au large par la marine nationale avaient pratiquement disparu — aux neuf dixièmes, selon l'Institut géographique national — les vents d'est et de nord-est ont déplacé la pollution parvenue à la côte et reconstitué quelques nappes d'une certaine consistance dans le nord-est de l'île d'Ouessant, dont les côtes ont été légèrement touchées. Treize bâtiments de la marine nationale sur zone traitent actuellement ces nappes pour les faire disparaître.

Ce matin, nous avons des difficultés ; en effet, les nappes se trouvaient sur le rail de circulation, et il était difficile de les traiter.

A terre, le nettoyage des grèves et des rochers se poursuit activement, et la situation s'améliore de jour en jour, (*Exclamations sur les travées communistes*) très nettement en ce qui concerne les plages — je l'ai constaté moi-même une fois de plus dimanche ; en effet, je me suis rendu douze fois dans la zone sinistrée, ce qui n'est pas le cas de tout le monde ! — plus lentement, il est vrai, en ce qui concerne les rochers.

Quelques sites très localisés dans le Finistère et dans les Côtes-du-Nord, sur la côte de Saint-Michel-en-Grève, sont difficiles d'accès et n'ont pu être, jusqu'à présent, l'objet de nettoyage intensif.

Au total, 98 chantiers sont actuellement ouverts dans le Finistère et les Côtes-du-Nord ; plus de 550 gros engins sont au travail ; les navires conteneurs et les wagons sont en nombre très suffisant.

Ce sont — je le répète — environ dix mille personnes qui sont employées. Il s'agit donc d'un effort important.

La troisième partie de mon exposé concerne le problème de l'indemnisation des victimes du sinistre.

Il n'est pas encore possible de chiffrer le montant des préjudices subis par les victimes de la pollution. Mais, sans attendre ce chiffrage, des mesures d'urgence ont été prises, notamment en faveur des gens de mer et des salariés.

En outre, les principes généraux de l'indemnisation peuvent être exposés avec précision dès à présent ; à cet égard, j'évoquerai les responsabilités mises en jeu et le rôle de l'Etat. Ce faisant, je répondrai aux questions posées notamment par MM. Colin, Andrieux et Le Pors.

S'agissant de l'indemnisation d'urgence des pêcheurs, goémoniers et ostréiculteurs, je vous parlerai d'abord des décisions prises.

Dès le 18 mars, le Président de la République a demandé au Premier ministre d'étudier en priorité les mesures financières qui pourraient compenser les dommages subis par les pêcheurs à la suite de l'échouage de l'*Amoco Cadiz*.

Le 21 mars, un dispositif d'indemnisation d'urgence des pêcheurs, goémoniers et ostréiculteurs de la zone touchée par la pollution, qui, à cette date, était circonscrite aux eaux bordant le département du Finistère, a été arrêté. Ce dispositif prévoyait l'indemnisation, en première urgence : du préjudice résultant de l'arrêt forcé des activités de pêche, sur la base d'une indemnité compensatoire égale, par quinzaine, au salaire forfaitaire de la quatrième catégorie des invalides de la marine, soit 1 244 francs ; des dommages graves subis par les matériels indispensables à la reprise à bref délai de l'activité des entreprises, dans la limite de 70 p. 100 de la valeur du matériel de remplacement ; du coût du transport des produits vivants, en particulier les huîtres, en vue d'assurer leur sauvegarde.

Lorsqu'il a été constaté que la pollution s'était étendue à une partie des rivages des Côtes-du-Nord, il a été décidé, le 28 mars 1978, de faire application aux pêcheurs sinistrés de ce département des dispositions adoptées pour le Finistère. Toutes dispositions ont été très rapidement prises pour assurer, au plan local, l'exécution des décisions arrêtées ; c'est ainsi que, dès le 24 mars 1978, une cellule d'indemnisation couvrant le Finistère-Nord était en place à Brest. Une cellule identique couvrant les Côtes-du-Nord a été mise en place le 3 avril à Saint-Brieuc.

Afin de permettre le règlement des indemnités aux marins pêcheurs, un crédit budgétaire exceptionnel de 5 millions de francs en provenance des charges communes a été inscrit par décret du 24 mars 1978 au budget de la marine marchande. Dès la parution de ce décret, le secrétariat général de la marine marchande a organisé, avec le concours du comité central des pêches maritimes, la mise en place rapide des fonds auprès des cellules d'indemnisation de Brest et de Saint-Brieuc, qui ont été dotées respectivement les 27 mars et 5 avril 1978. Grâce aux dispositions ainsi prises, tant au plan financier que matériel, la cellule d'indemnisation de Brest a été en mesure de régler aux marins pêcheurs des quartiers de Brest et de Morlaix les indemnités compensatoires, au titre de la première quinzaine d'inactivité, dès le 31 mars 1978. La cellule d'indemnisation de Saint-Brieuc sera en mesure de procéder au versement de ces mêmes indemnités aux pêcheurs des Côtes-du-Nord avant le 15 avril.

Parallèlement aux opérations d'indemnisation provisionnelle, les services extérieurs du secrétariat général de la marine marchande procèdent sur le terrain, avec le concours de l'I. S. T. P. M. et des professionnels, à l'évaluation de l'ampleur effective des dégâts subis en vue de mettre au point le régime définitif de compensation des dommages.

La cellule d'indemnisation de Brest avait reçu, à la date du 10 avril 1978 — c'est-à-dire hier — en vue de l'indemnité compensatoire du préjudice subi au titre de la première quinzaine, 671 demandes, dont 628 ont été examinées favorablement et réglées, pour une dépense de 766 231,25 francs ; quarante-trois dossiers ont été refusés.

Il est estimé que, pour la seconde quinzaine, le nombre de demandes devrait être sensiblement du même ordre que pour la première, un peu plus élevé peut-être.

En vue du transfert des huîtres et crustacés dans les zones saines, aucune demande de remboursement n'a été déposée à ce jour. Le nombre des transferts effectués semble toutefois important. Nous aurons probablement des demandes.

En vue du remplacement du matériel de pêche, environ quarante demandes ont été reçues et elles font l'objet d'un complément d'information.

Pour les Côtes-du-Nord, la cellule d'indemnisation de Saint-Brieuc avait reçu, à la date d'hier, 198 dossiers pour le règlement de l'indemnité compensatoire du préjudice subi ; 67 sont actuellement en cours de paiement.

Aucun dossier n'a été reçu pour les transferts et deux dossiers, insuffisants dans leur justification, ont été transmis en ce qui concerne le matériel de pêche. Ils devront être complétés.

Ces éléments soulignent, si besoin en était, la diligence qui a été apportée pour traiter le problème de l'indemnisation d'urgence des gens de mer, les premiers touchés par les conséquences de la marée noire. Ces dispositions ont été mises au point grâce à quatre réunions tenues avec les professionnels eux-mêmes.

Venons-en à l'indemnisation des personnels salariés des entreprises.

Certaines entreprises ont été touchées directement dans leurs activités par le sinistre. Il s'agit des entreprises ostréicoles, des entreprises de traitement des algues, etc.

Le dispositif suivant a été mis en place pour venir en aide aux personnels salariés aussi efficacement que possible et dans les meilleures conditions de délai.

Les salariés sous contrat de travail dont la durée de travail est diminuée bénéficieront du régime général d'indemnisation de chômage partiel, à savoir 50 p. 100 du salaire des heures perdues, avec un minimum de 9,65 francs de l'heure. Afin d'alléger la part d'indemnisation à la charge de l'entreprise en difficulté, des conventions de chômage partiel pourront être conclues au taux maximum exceptionnel de 80 p. 100, au lieu de 50 p. 100. L'entreprise garderait seulement 10 p. 100 du salaire des heures chômées à sa charge.

Les salariés sous contrat de travail, dont l'activité est suspendue non pas partiellement, mais totalement, seront indemnisés de la façon suivante.

Pour ne pas faire peser sur les entreprises dont l'activité est suspendue une charge d'indemnisation de chômage partiel, l'U. N. E. D. I. C. a décidé, le 3 avril, de supporter, au taux forfaitaire de 40 francs par jour, la part d'indemnisation à la charge de l'entreprise. Ce système fonctionnera pendant le premier mois d'arrêt total. Il assure aux salariés un revenu de 1 800 francs par mois — les A. S. S. E. D. I. C. : 1 200 francs ; le chômage partiel : 600 francs.

Les salariés qui devraient être licenciés en raison d'une suspension d'activité de l'entreprise de longue durée seront considérés comme licenciés pour cause économique. Ils pourront donc bénéficier de l'allocation supplémentaire d'attente égale à 90 p. 100 de leur salaire antérieur.

Les formalités administratives de contrôle des licenciements seront réduites au maximum, les services de l'emploi vérifiant que les licenciements sont bien liés à un arrêt d'activité occasionné par la marée noire.

Il est extrêmement difficile de faire le recensement des salariés atteints en tenant compte des différentes situations. Le chiffre de 1 800 a été avancé, mais il demande confirmation.

La troisième catégorie d'indemnisation concerne l'indemnisation définitive. Examinons ses principes généraux.

S'agissant des responsabilités mises en jeu, la réparation des dommages fait appel, d'une part, aux dispositions de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile et, d'autre part, au plan C. R. I. S. T. A. L.

Conformément à la loi du 26 mars 1977, les fonctionnaires des affaires maritimes contrôlent effectivement l'existence des certificats d'assurance en même temps qu'ils contrôlent les titres de navigation des navires.

La convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile prévoit une limitation de responsabilité de l'armateur, en cas d'absence de faute personnelle, de 2 000 francs Poincaré par tonneau de jauge, avec un plafond de 210 millions de francs Poincaré.

Les mesures utiles ont été prises par l'armateur pour constituer ce fonds de limitation de l'ordre de 77 364 000 francs, chiffre correspondant au plafond de limitation de responsabilité.

A cela s'ajoutent les dispositions du plan C. R. I. S. T. A. L., qui est un plan volontaire jouant toutes les fois que Tovalop ou la convention de 1969 joue : le pétrole transporté doit être la propriété d'une société pétrolière adhérente à C. R. I. S. T. A. L. ; le navire doit appartenir à un armateur de Tovalop au moment de l'événement ; la responsabilité de l'armateur doit être établie suivant les règles de la convention de 1969.

Le plan C. R. I. S. T. A. L. assure une indemnisation complémentaire à concurrence de 30 millions de dollars ; il n'intervient qu'après épuisement du fonds de limitation de responsabilité de l'armateur.

Ainsi, le montant total des indemnités disponibles par ces deux voies, en fonction des taux actuels de change, s'établit à environ 145 millions de francs.

M. Gérard Ehlers. Pour qui ?

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Pour l'armateur.

Concernant la faute personnelle de l'armateur, le montant global de l'indemnisation actuellement acquis par le jeu cumulé de la convention de 1969 et de l'organisation C. R. I. S. T. A. L. n'est pas nécessairement définitif puisque, s'il ressortait des enquêtes en cours que l'armateur a commis une faute personnelle, sa responsabilité pourrait être recherchée, sans aucune limitation.

Par ailleurs, une information judiciaire du chef de pollution ayant été ouverte contre le capitaine du navire échoué et le capitaine du remorqueur, l'agence judiciaire du Trésor public s'est d'ores et déjà constituée partie civile pour faire valoir les droits du Trésor en cas de faute pénale.

Enfin, une enquête nautique au plan pénal effectuée par les affaires maritimes doit rechercher si le capitaine s'est conformé aux règles de la navigation.

La répartition de ces sommes est soumise à des règles de procédure pour permettre de vérifier le bien-fondé des réclamations et demandes de réparation présentées par les victimes. Ces procédures se déroulent devant le tribunal de commerce.

Tout sera fait pour que les créances soient produites le plus rapidement possible.

Parmi les créanciers figurera l'Etat français qui a engagé des sommes très importantes correspondant, les unes au coût des opérations entreprises pour lutter contre la pollution des rivages, les autres aux diverses indemnités versées ou qui le seront aux victimes du naufrage.

Mais toute personne non indemnisée par l'Etat et estimant néanmoins avoir des droits ou qui, ayant reçu de l'Etat une indemnisation, l'estimerait seulement partielle, peut agir si elle croit être en mesure de justifier le dommage subi. Elle produira sa créance au liquidateur du fonds qui l'examinera en présence du représentant de l'assureur.

Sur le rôle de l'Etat, je voudrais répondre à M. le président Bonnefous.

J'affirme que l'Etat fera tout son devoir et veillera à l'exercice effectif de la solidarité nationale, ainsi qu'il s'y est déjà engagé et ainsi qu'en témoignent les premières décisions et leur application. En un mot — j'insiste sur ce point — l'indemnisation devra être complète.

Des instructions sont en cours d'établissement en vue du renforcement du rôle des cellules d'indemnisation des affaires maritimes, sous l'aspect non plus des indemnités d'urgence, mais des indemnités définitives. Il s'agit de bien saisir le montant des préjudices réellement subis par les gens de mer.

J'ajoute que la situation des autres secteurs économiques, qui pourraient être gravement touchés par les conséquences de la pollution, sera examinée en temps utile en cas de besoin.

L'Etat, pour ce qui sera estimé équitable, assurera donc l'avance de l'indemnisation des dommages subis. Il sera subrogé, pour cette avance, dans les droits des personnes qu'il aura indemnisées.

Je dirai également que les dépenses spécifiques de lutte contre la pollution engagées par les collectivités locales feront, elles aussi, l'objet d'avances de l'Etat.

Enfin, il convient de rappeler qu'il sera procédé, en cas de besoin, à un examen cas par cas des dossiers des personnes qui, du fait des conséquences de la pollution, auraient des difficultés de trésorerie lors de leurs échéances. Une mesure plus générale a été toutefois prise par l'E. N. I. M. — établissement national des invalides de la marine — qui a suspendu le recouvrement des charges sociales des gens de mer, particulièrement touchés dans leur activité.

Pour l'indemnisation des victimes du sinistre, je dirai simplement la volonté du Gouvernement d'agir rapidement et avec équité.

Cela a été fait, quoi qu'on en ait dit, lors des sinistres précédents. En ce qui concerne le *Bohlen*, monsieur Le Pors, les pêcheurs de Sein étaient indemnisés quinze jours après le naufrage intervenu le 14 octobre 1976, et si certains dossiers sont encore en cours aujourd'hui, c'est qu'ils viennent d'être déposés fin mars 1978.

**M. Gérard Ehlers.** C'est faux.

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Cela veut dire, monsieur le sénateur, que vous vous inscrivez en faux contre les déclarations remises par les affaires maritimes.

**M. Gérard Ehlers.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Je n'y vois pas d'inconvénient.

**M. le président.** La parole est à M. Ehlers avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Gérard Ehlers.** Soyez sérieux, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** C'est ce que je vous demande aussi.

**M. Gérard Ehlers.** Je comptais ne pas intervenir aujourd'hui, mais vous m'obligez à le faire. J'ai écrit trois lettres au préfet du Finistère. Je n'ai encore reçu aucune réponse et cela me semble très mal poli, très incivique, indigne d'un représentant du Gouvernement. J'ignore donc ce qu'est l'indemnisation des trois pêcheurs d'Ouessant pour lesquels j'ai écrit. Vous me permettez, par conséquent, de m'inscrire en faux contre vos affirmations.

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Il s'agit précisément des trois marins qui viennent de déposer leur dossier fin mars 1978.

**M. Gérard Ehlers.** Non !

Plusieurs sénateurs de l'U. C. D. P. Sein, ce n'est pas Ouessant !

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Les trois dossiers qu'ils avaient déposés étaient incomplets. Ces dossiers ne sont complets que depuis fin mars 1978 et vous faites une critique très vive qui semble indiquer qu'il y a là un gros problème, alors que le litige porte sur une somme de 9 000 francs.

**M. Gérard Ehlers.** Non.

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Permettez-moi de vous répondre, car je vous ai écouté.

Le litige porte au total sur une somme de 9 000 francs.

**M. Gérard Ehlers.** Non.

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Malgré l'ampleur du sinistre d'aujourd'hui et des problèmes que nous avons à résoudre, vous essayez de laisser entendre que les indemnisations n'ont pas été effectuées parce qu'il y subsiste un litige sur 9 000 francs et trois dossiers.

Je confirme que, en ce qui concerne le naufrage du *Böhlen*, les pêcheurs de l'île de Sein ont été indemnisés dans les quinze jours qui ont suivi le sinistre.

**M. Gérard Ehlers.** C'est faux !

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Je regrette de vous le dire, mais je confirme mes propos !

**M. Gérard Ehlers.** Je confirme que c'est faux.

**M. le président.** Monsieur Ehlers, il faut choisir. Vous étiez inscrit et vous avez demandé à être rayé. Je suis prêt à vous réinscrire. Soyez inscrit ou ne le soyez pas, mais n'interrompez pas sans cesse l'orateur !

Monsieur le secrétaire d'Etat, veuillez poursuivre votre exposé.

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Il ne s'agit nullement de prendre en compte des dossiers injustifiés et la plus grande rigueur sera demandée, avec l'accord des professionnels, aux comités locaux des pêches. Mais ces derniers ne veulent absolument pas que, dans cette affaire, des personnes qui ne seraient pas victimes du sinistre puissent engager l'Etat ou la collectivité nationale sur des points où elles n'auraient aucun droit. La plus grande rigueur sera demandée aux divers organismes d'appréciation du préjudice et de décision.

Je voudrais redire devant vous ma conviction que le meilleur service que l'on puisse rendre à la Bretagne est de ne pas ajouter une catastrophe économique au sinistre subi.

**M. Le Pors** a déclaré : « le tourisme est fichu, l'élevage risque d'être compromis de même que les cultures », etc. Je voudrais lui dire qu'il crée, par de telles déclarations, une psychose qui risque de constituer un assassinat économique de la Bretagne. (*Applaudissements sur les traversés du R. P. R., de l'U. C. D. P. et à droite.*) Pendant quinze jours, sur la demande des professionnels, je me suis battu pour défendre ce dossier, pour dire qu'aucun produit de la pêche ne peut être mis en vente

sans le contrôle de l'I.S.T.P.M. Il est hors de question de pouvoir vendre une huître ou un coquillage pollué; cela est devenu impossible. De plus, 70 p. 100 des pêches bretonnes sont effectuées à deux cents ou trois cent kilomètres dans les eaux britanniques, irlandaises ou dans le golfe de Gascogne; ces poissons ne sont pas pêchés dans les eaux polluées. Il ne faut pas ajouter à nos difficultés pour créer une psychose et des difficultés de ce type.

Je m'étonne que l'on puisse avancer de telles affirmations, que d'ailleurs d'autres sénateurs ont bien voulu relever, en particulier ceux du Finistère. Les produits de la pêche sont contrôlés. Je dirai enfin, qu'un cinquième des côtes bretonnes — c'est déjà beaucoup — sont atteintes et que nous avons bon espoir dans les prochaines semaines de confirmer les résultats du nettoyage systématique auquel il est procédé actuellement.

J'aborde enfin, monsieur le président, le dernier volet de mon exposé, relatif à la prévention propre à éviter le renouvellement des accidents en mer, volet qui, à mes yeux et aux vôtres, je le sais, constitue l'essentiel de mon propos, parce qu'il concerne l'avenir.

La cruelle expérience que nous venons de connaître avec le naufrage de l'*Amoco Cadiz* nous a montré une fois de plus que, quelle que soit l'importance des moyens de lutte qui sont mis en œuvre, la prévention constitue, dans l'état actuel de nos connaissances scientifiques et techniques, le seul remède véritable à la pollution par accident de mer.

Puisque, nous le savons, le traitement d'une pollution marine est à la fois aléatoire et difficile, il faut dans toute la mesure du possible empêcher les accidents.

Contrairement à ce que certains orateurs ont pu affirmer tout à l'heure, le Gouvernement français n'est pas resté inactif dans la recherche de cet objectif. Une telle action n'est pas aisée, car elle suppose dans la plupart des cas l'accord des nombreux pays intéressés.

Tant, cependant, dans le domaine de la circulation maritime que dans celui des pavillons de complaisance, ou celui des normes techniques des navires, la France est au premier rang des Etats qui luttent pour obtenir une diminution des risques. Je le dis en réponse aux questions de M. le président Bonnefous et de MM. Lombard et Martin.

Pour ce qui est tout d'abord de la circulation maritime, grâce à l'action de la France, elle était réglementée dans le rail entre 1961 et 1977. Elle est obligatoire depuis le 15 juillet 1977 dans les couloirs existants au large d'Ouessant, au large des Casquets et dans le Pas-de-Calais.

Au large de l'île d'Ouessant, et sur une largeur de 5 milles, les navires de commerce ne peuvent circuler. Un couloir de 4 milles leur est réservé pour accéder à la Manche et un autre couloir de même largeur, séparé du premier par une bande de 2 milles, est réservé à la sortie de la Manche.

De plus, les pétroliers doivent, dans la voie la plus proche d'Ouessant, circuler à 7 milles de l'île. Cette décision date du 24 mars seulement.

Comme suite à une décision de l'assemblée générale de l'O. M. C. I. de novembre 1977, provoquée par la France, la largeur des couloirs sera portée au 1<sup>er</sup> octobre 1978 à 5 milles au lieu de 4, éloignant ainsi — première étape — le trafic de nos côtes.

En ce qui concerne les pavillons de complaisance, évoqués par M. le président Bonnefous ainsi que par MM. Lombard et Andrieux, le Gouvernement français a également joué un rôle de premier plan dans la lutte contre les abus qu'ils entraînent.

Il est bon d'ailleurs de rappeler que 2 p. 100 seulement des bateaux français naviguent sous ces pavillons et que la flotte française transporte plus de produits pétroliers que le pays n'en consomme, puisque nous transportons pour les pays étrangers également.

Mais s'il est vrai, comme l'a dit M. Andrieux, que 20 p. 100 environ du pétrole destiné à la France sont transportés sous pavillon de complaisance, la proportion dans les pays comparables au nôtre atteint de 30 p. 100 à 50 p. 100. En tout cas, je le répète, la flotte sous pavillon français transporte l'équivalent de plus de 100 p. 100 de notre demande.

Dans son mémorandum du 4 décembre 1975, le gouvernement français a saisi ses partenaires de la Communauté économique européenne de propositions d'action tendant à ce qu'une politique commune des Neuf soit mise en œuvre dans ce domaine, et en particulier contre le sous-équipement des navires.

Un nouveau mémorandum a été déposé le 2 juin 1977 pour demander l'application conjointe par les Etats-membres des normes minimales de sécurité incluses dans les conventions de l'O. I. T. et de l'O. M. C. I.

Afin de renforcer cette lutte contre les pavillons de complaisance, la France a également largement contribué à l'adoption de la convention de l'O. I. T. relative aux normes minimales à observer sur les navires marchands adoptées à Genève en 1976, et la première — j'insiste — la première de toutes les nations elle a décidé de ratifier cette convention.

Par ailleurs, en se fondant sur le décret du 17 février 1968 et sur une résolution de l'O. M. C. I., elle a donné pouvoir à ses services maritimes d'inspecter tout bâtiment quittant un port français, quelle que soit sa nationalité, et de le retenir s'il présente des déficiences techniques ou si les certificats internationaux qu'il doit détenir ne sont pas validés. Cela réduit à néant les accusations de complaisance que l'on a pu formuler, un peu à la légère, à l'endroit de l'attitude du Gouvernement vis-à-vis de ces pavillons.

J'ajoute que la responsabilité et la couverture des dommages sont aujourd'hui prévues et seront mises en œuvre dans le cas particulier et qu'en 1976, le Gouvernement a présenté au Parlement un rapport sur la prévention et la lutte contre les pollutions marines accidentelles.

Cela étant, il faut, bien entendu, poursuivre dans la voie d'une meilleure sécurité de la navigation maritime qui permettra une meilleure garantie contre les pollutions.

C'est pourquoi, et sans passer comme il est de règle par la négociation internationale, dont les délais ne sont pas compatibles avec le souci d'éviter le retour de pareils événements, le Gouvernement a, le 24 mars dernier, pris un certain nombre de mesures conservatoires, qui renforcent la réglementation dans ce domaine.

La première de ces mesures est l'interdiction faite aux pétroliers de passer à moins de 7 milles des côtes françaises, sauf dans les chenaux d'accès aux ports. (*Protestations sur les travées communistes.*)

Le deuxième naufrage, faut-il le répéter, était celui d'un bateau qui sortait du port de Brest. Va-t-on aussi fermer le port de Brest? On ne peut à la fois s'engager dans des investissements de l'ordre de 600 millions de francs pour la construction de formes de radoub destinées à accueillir des pétroliers géants et, en même temps, décider que cette circulation n'est pas possible.

Ce qu'il faut, c'est renforcer les mesures de prévention — c'est ce que je vais m'efforcer de développer devant vous — mais aussi, assurément, amener un changement de mentalité.

La deuxième mesure est l'obligation faite aux pétroliers, dès l'entrée dans les eaux territoriales françaises, de signaler leur position, leur route, leur vitesse et la nature de leur chargement.

La troisième mesure est l'obligation faite aux mêmes navires de signaler au préfet maritime tout accident de mer, eu sens de la convention de Bruxelles de 1969, dès lors qu'ils naviguent à moins de 50 milles des côtes françaises.

La quatrième mesure est l'obligation faite aux remorqueurs de haute mer intervenant au service des navires qui se trouvent dans le cas précédent, de signaler toutes les demandes d'intervention qui leur sont faites, et de tenir le préfet maritime informé du déroulement de ces interventions.

Les modalités d'application dans chaque région maritime de ces dispositions générales ont fait l'objet d'arrêtés des préfets maritimes compétents, ces arrêtés étant immédiatement diffusés au plan international et portés à la connaissance des capitaines de navire par des avis urgents aux navigateurs.

Ces avis urgents sont publiés chaque matin, car il faut savoir que certains commandants de bateau arrivent, par exemple, d'Extrême-Orient, après plus d'un mois de mer et qu'ils ne sont absolument pas au courant de la situation. Ils apprennent les informations en arrivant dans la zone, et c'est la raison pour laquelle elles doivent être répétées chaque jour.

Certains de ces commandants qui reviennent d'Extrême-Orient ne sont pas venus dans cette zone depuis plus de dix-huit mois. Les trajets durent plusieurs semaines et ils ne sont donc pas de quelques heures. Les différences sont multiples entre la navigation aérienne et la navigation maritime.

Parallèlement, un arrêté du préfet maritime a interdit la circulation des navires de commerce entre les couloirs et Ouessant et également entre Ouessant et le continent, sauf pour certains navires de longueur limitée ou bien à destination d'un port proche.

Dans le domaine de la surveillance du trafic — je répons notamment à M. Andrieux — il a été décidé en mai 1977 la création à Ouessant d'un centre de contrôle analogue à celui qui est implanté dans le Pas-de-Calais au cap Gris-Nez. D'ailleurs, un crédit d'un million de francs pour les études — en effet, ce radar doit être spécialement construit en fonction du site — a été inscrit à cet effet au budget de 1978 pour l'installation définitive de ce centre.

Dans l'attente de cette réalisation, une installation provisoire a été immédiatement mise en place à Ouessant — préalable à l'armement de la tour de contrôle d'Ouessant — permettant de surveiller les bateaux qui naviguent dans cette zone, mais la portée de ces installations reste assez faible actuellement.

M'adressant à MM. Palmero et Périquier, je leur précise qu'en ce qui concerne la Méditerranée aucun dispositif de séparation de trafic n'a été effectivement jugé nécessaire près des côtes françaises. En revanche, nos côtes sont concernées par un trafic pétrolier important à destination du golfe de Fos, un courant de trafic proche des côtes françaises à destination du golfe de Gênes et un trafic empruntant les bouches de Bonifacio.

Compte tenu des responsabilités du ministère des transports, les projets propres ou figurant dans le prérapport « Prévention » d'octobre 1976 ayant servi à l'établissement du rapport gouvernemental « Pollution » sont : l'augmentation des effectifs des centres de la sécurité de la navigation de Marseille et Sète ; l'installation d'un C.R.O.S.S., c'est-à-dire un centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage, en Corse, rattaché au C.R.O.S.S. méditerranéen de Toulon ; le développement des opérations « Surpollmer » de surveillance par télé-détection des navires pollueurs ; l'installation d'un centre de contrôle de la navigation pour le golfe de Fos, à Cap-Couronne.

Il était prévu, en outre, l'étude de l'extension aux ports pétroliers de Fos... des dispositifs de sécurité mis en place à Antifer et la séparation des zones de manœuvre des pétroliers de celles des autres navires ainsi qu'un système spécial d'aides radio-électriques.

Enfin, il existe la convention de Barcelone, toujours pour la protection de la Méditerranée, conclue le 16 février 1976, comme vous le savez, et ratifiée par la France en mars 1978. Je crois, d'ailleurs, monsieur le sénateur, que vous en étiez le rapporteur au Sénat. Cet instrument prévoit un certain nombre d'engagements en matière de prévention des différentes pollutions, notamment une surveillance active de la zone méditerranéenne, l'organisation d'une information mutuelle en cas d'accident, un appui au centre régional de Malte mis en place par les Nations unies, chargé d'apporter une aide technique aux pays en voie de développement voulant se doter d'un plan d'intervention antipollution.

Pour ce qui concerne l'ensemble des mesures de prévention des accidents de pétroliers, vous le savez, un plan d'action doit être élaboré avant le 1<sup>er</sup> juillet, conformément au souhait exprimé par M. le Président de la République. Les observations faites cet après-midi par les membres de la Haute assemblée ont apporté une contribution très positive à l'élaboration du dispositif d'ensemble destiné à prévenir le retour de telles catastrophes. Une action diplomatique très soutenue a été décidée et est en cours. M. André Colin a bien voulu, cet après-midi, rendre hommage à l'action de M. de Guiringaud dans ce domaine. Bien entendu, je ne puis préjuger les dispositions qui seront prises après le 1<sup>er</sup> juillet, notamment en ce qui concerne le perfectionnement des moyens radar, l'acquisition ou la location, en attendant leur construction, de remorqueurs de haute mer, l'emplacement de ceux-ci, soit à Ouessant, soit à Brest, soit en un autre lieu.

Déjà, à Copenhague, samedi dernier, le chef de l'Etat lui-même a fait adopter par le conseil européen une résolution invitant le conseil des ministres de la Communauté économique européenne à prendre sans délai les mesures appropriées pour prévenir les risques d'accident et lutter contre la pollution et portant notamment sur l'application rapide des règles internationales existantes, en particulier sur les normes minimales relatives aux conditions de vie et de travail en mer, la prévention des risques d'accident par une action coordonnée des Etats membres, en vue d'un renforcement et d'une adaptation du système des routes obligatoires de circulation des navires et en vue d'un contrôle accru à l'égard des navires inférieurs aux normes, et enfin sur la recherche et la mise en œuvre de mesures efficaces de lutte contre la pollution.

A l'O.M.C.I., le 17 avril, dans six jours exactement, devant le comité de la sécurité maritime, la France proposera aux réglementations de sécurité existantes un certain nombre d'aménagements. Ces aménagements tiennent compte de la double nécessité d'éloigner au maximum la navigation au large d'Oues-

sant, mais aussi de ne pas rejeter les navires à une distance excessive qui rendrait impossible leur localisation et leur surveillance par radar.

Au large d'Ouessant, les propositions de la France sont les suivantes : l'interdiction de circuler dans le dispositif, pour les navires-citernes de grande taille chargés ou non, les navires-citernes de taille moindre transportant des hydrocarbures autres que les « produits blancs », les navires-citernes transportant en vrac des produits chimiques particulièrement nocifs ; l'obligation, pour les navires ci-dessus visés, de naviguer à l'extérieur du dispositif, suffisamment au large, afin d'écartier tout risque de collision avec les navires circulant dans le dispositif et de disposer du temps suffisant pour porter efficacement assistance à un navire-citerne désemparé ou en difficulté.

Cette obligation faite aux pétroliers de circuler à l'extérieur et très au large du dispositif aura pour effet, si les propositions de la France sont acceptées, de les reporter au minimum à 27 milles d'Ouessant, soit à 50 kilomètres.

Les performances du radar à grande puissance dont l'installation est prévue sur l'île permettront de suivre les pétroliers à une telle distance. Mais cette portée représente un maximum, compte tenu de la hauteur à laquelle peut être placé le radar. C'est pourquoi il est apparu à tous les experts, réunis le 5 avril dernier pour étudier les propositions à formuler, que l'on ne pouvait pas repousser le trafic des pétroliers au-delà de 25 à 30 milles nautiques.

Il faut savoir qu'un dispositif identique longe les côtes britanniques et qu'il ne s'agit évidemment pas d'aller aussi loin avec les gros porteurs dans le centre de la Manche où se rencontreraient alors les courants britanniques et les courants français.

Au large des Casquets, c'est-à-dire la presqu'île du Cotentin, nous avons un problème très difficile à résoudre. L'objectif est d'éviter la rencontre de courants de trafic en sens contraires, à la limite nord du dispositif existant. Il est donc proposé par la France : de créer une zone de séparation extérieure d'une largeur de deux milles à l'extrémité est et de trois milles à l'extrémité ouest ; de canaliser le trafic dans un deuxième dispositif, adjacent au dispositif actuel et placé au nord de celui-ci, qui devra faire l'objet d'une étude précise au sein de l'O.M.C.I. ; d'interdire aux navires pétroliers ou transporteurs de produits chimiques dangereux en vrac d'emprunter les voies du dispositif actuel des Casquets, ce qui les éloignera vers le nord à l'extérieur du dispositif actuel, c'est-à-dire, en pratique, dans le nouveau dispositif dont l'institution est proposée. Toutefois, pour éviter de concentrer les cisaillements des routes de l'est du Cotentin, il est proposé de recommander ou de rendre obligatoire l'emprunt du dispositif actuel des Casquets pour les navires-citernes à destination ou en provenance des ports de la baie de Seine.

La France proposera également une nouvelle convention imposant aux navires en situation d'avarie au-delà des eaux territoriales d'alerter immédiatement les autorités des Etats côtiers, la duplication d'un certain nombre de dispositifs techniques des pétroliers dépassant un certain tonnage, ainsi que le relèvement du plafond d'indemnisation prévu par les différents régimes existants.

Elle s'efforcera aussi, dans le cadre national, de relever le niveau des amendes qui sanctionnent les fautes de navigation.

Pour répondre, d'une part, à M. Marclhacy et, d'autre part, à M. le président Bonnefous, sur l'application de la loi de juillet 1976, je suis en mesure d'apporter les précisions suivantes :

Sur le plan juridique, la loi du 7 juillet 1976 relative aux immersions et à la prévention de la pollution marine accidentelle est venue compléter les lois en vigueur sur un point essentiel : son article 16 permet, en effet, au Gouvernement de mettre en demeure un propriétaire de navire de tout mettre en œuvre afin de limiter les conséquences pour l'environnement d'un accident de navigation et de prendre des dispositions d'ordre général pour prévenir de tels accidents.

Certes, tous les décrets d'application de cette loi n'ont pas encore été promulgués. Mais il s'agit de décrets fixant des procédures administratives, dont les travaux arrivent d'ailleurs à leur terme. En revanche, l'article 16, essentiel dans le cas d'accident, permet, sur simple décision du Gouvernement, de prendre toutes dispositions utiles. Il a d'ailleurs été utilisé lors du sinistre puisque le préfet maritime a immédiatement, dès le vendredi 17 au matin, adressé une mise en demeure au propriétaire.

Mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai sollicité votre attention et je vous demande de bien vouloir m'excuser de l'avoir fait un peu longuement.

Le fait que deux présidents de commission, celle des finances et celle des affaires étrangères et de la défense, soient intervenus au cours de ce débat en situe l'importance.

M. André Colin, élu du Finistère, président du conseil régional — je l'ai dit tout à l'heure — n'a-t-il pas lui-même été ministre de la marine marchande ? M. Edouard Bonnefous, membre de l'Institut, n'a-t-il pas, dans le cadre de son activité inlassable en faveur de la qualité de la vie, consacré à la nature et à l'homme deux ouvrages qui font autorité ?

J'ai tenu, en ce qui me concerne, à faire un point aussi exhaustif et aussi objectif que possible sur la situation créée par l'échouement de l'*Amoco Cadiz*, car nous avons constaté, notamment à propos de l'ampleur du sinistre, des exagérations évidentes qui n'ont pas toujours facilité la compréhension des circonstances de la lutte contre cette marée noire et qui ont failli ajouter à une catastrophe écologique et biologique un autre sinistre sur le plan économique, comme l'a justement souligné M. le président André Colin.

Je me suis efforcé de faire comprendre combien les mesures adéquates avaient été prises, dès l'origine du sinistre et compte tenu de circonstances atmosphériques très dures, tant pour l'assistance au pétrolier que pour le traitement antipollution.

J'ai été présent sur le terrain, au P. C. de Ploudalmézeau, mais plus encore au contact des élus et des populations, des responsables, des professions touchées par la marée noire, sur les plages et dans les ports atteints par la pollution, sur les chantiers de travail.

Je puis vous assurer que les responsables ont fait en cette occasion la preuve de leur compétence et de leur ténacité.

De nombreux journalistes de la presse écrite et filmée ont pu le constater et leurs témoignages ont été particulièrement utiles. Il faut dire combien les situations, l'évaluation des moyens, les réactions des responsables, les décisions à prendre ne peuvent s'apprécier objectivement que lorsqu'elles sont constamment replacées dans le cadre particulièrement difficile où elles se situent.

La Bretagne déplore gravement ce nouveau sinistre. A juste titre, elle a exprimé sa réprobation. Elle refuse d'admettre que les pollutions maritimes sont inévitables. Elle demande que toutes les mesures soient prises pour qu'elles ne se renouvelent plus.

Mais elle a su demeurer, comme l'a souligné fort justement M. Hubert Martin, digne dans l'adversité, courageuse ; elle a fait face avec détermination, à l'exemple de ses élus ; l'élan de solidarité nationale a été exemplaire et tous les moyens mis en œuvre, les efforts conjugués des marins, des soldats, des pompiers, des agents de l'Etat, très particulièrement ceux de l'équipement et les personnels des collectivités locales, auxquels se sont joints des bénévoles locaux ou venant de régions plus lointaines, voire de l'étranger, permettent de penser que, d'ici à quelques semaines, les dégâts occasionnés auront été assez largement réparés.

En achevant mon propos, je voudrais dire que, s'il faut apprécier les conséquences du sinistre à leur juste valeur — or, pour certains aspects, il faudra aux experts et aux scientifiques, c'est vrai, beaucoup de temps encore — la Bretagne a besoin d'espérer ; j'ai effectué moi-même douze visites de la zone.

**M. Gérard Ehlers.** Hélas !

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Je dis ce que j'ai vu. Je ne sais pas ce qui se passe au fond des mers : nous attendons les rapports des experts. Mais, entre le 28 mars où la zone m'a semblé au maximum de la pollution et le dimanche 9 avril, l'évolution apparente a été surprenante. J'ai été stupéfait de l'évolution de la situation en moins d'une semaine. Je suis allé sur cette zone pendant la totalité de la période de Pâques. Le mardi, c'était une mer de pétrole, désespérante. Le vendredi, soixante-douze heures après, vingt-quatre heures seulement après la dislocation des parois intérieures du navire, c'était déjà très différent. J'y suis retourné le dernier week-end, toute la journée du dimanche : la situation autour de l'épave n'était plus reconnaissable.

Donc il faut espérer, il faut encourager, il faut continuer. Certes, la tempête a aggravé le sinistre. Depuis dix jours — nous le savons — les efforts sont fructueux.

Ensemble, maintenant, nous devons tout mettre en œuvre pour prévenir : contrôle et intervention doivent le permettre. (Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. C. D. P. et à droite.)

**M. le président.** La parole est à M. Chauty.

**M. Michel Chauty.** Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'Etat, mes chers collègues, il est symbolique que le débat qui s'est ouvert cet après-midi soit le premier de cette session de printemps.

Nous portons, en effet, jusque dans cette enceinte, l'émotion de toute la Bretagne devant le type même de la catastrophe des temps modernes que représentent 220 000 tonnes de pétrole échouées sur nos côtes. Cette catastrophe s'apparente à un cataclysme du genre tremblement de terre par l'importance gigantesque des dégâts.

Cependant, il est tout à fait regrettable que ce débat ne soit pas le premier du genre : nous ne sommes plus au Moyen-Age où les populations étaient impuissantes lorsque la peste s'abattait sur elles ; nous ne sommes plus au XVIII<sup>e</sup> siècle où notre peuple n'avait aucun moyen de se prémunir contre la famine.

Nous sommes au XX<sup>e</sup> siècle et on ne peut pas admettre qu'après la catastrophe du *Torrey Canyon*, qu'après celle de l'*Olympic Bravery*, qu'après l'échouage du *Böhlen* advienne celui de l'*Amoco Cadiz*, sans que l'on ait rien appris des catastrophes précédentes, ni rien fait pour les éviter.

En 1967, l'opinion était couramment répandue qu'une catastrophe comme celle du *Torrey Canyon* devait arriver un jour ; qu'à consommer des milliards de tonnes de pétrole chaque année, on verrait un jour le revers de la médaille. Bien que la chose fût regrettable, c'était un jugement logique. Mais on pensait également qu'un tel désastre ne se répéterait pas.

Dix ans plus tard, la catastrophe a été renouvelée sur nos côtes, à quatre exemplaires — et je passe sous silence les autres catastrophes mondiales de cette catégorie. Des exemplaires à chaque fois améliorés : le *Torrey Canyon*, c'était 30 000 tonnes de pétrole sur les côtes bretonnes ; l'*Amoco Cadiz*, c'est 220 000 tonnes. Et on n'a peut-être pas tout vu, car il y a au moins une bonne douzaine de pétroliers transportant 500 000 tonnes de pétrole qui naviguent sur la route en question.

Nous manquerions au mandat que nous a confié le peuple si nous ne disions pas clairement que le Gouvernement a fait preuve de négligences en ne prenant pas les mesures qui, à la suite des sinistres qui se sont produits dans les dix années passées, auraient permis d'éviter ou de prévenir le retour d'une telle catastrophe.

Qu'a donc fait l'administration, pourtant d'habitude si prompt à réglementer dès qu'un fait nouveau apparaît, pour tirer les conclusions des catastrophes précédentes et édicter les réglementations propres à éviter que des faits semblables ne se reproduisent ?

On dira, bien sûr, qu'on ne peut rien faire, qu'on est paralysé par les accords internationaux qui nous lient. Mais si ces accords internationaux sont incapables d'empêcher de tels drames, c'est qu'ils sont mauvais ; il faut donc les revoir. En attendant, il faut prendre des mesures nationales pour pallier les insuffisances internationales.

Chacun admet qu'une voiture étrangère traversant la France doit se plier à la réglementation française de la circulation, qu'elle doit payer le péage de l'autoroute — alors que le péage n'existe pas en certains autres pays — quel que soit le pays d'origine de cette voiture !

Il ne s'est élevé, à ma connaissance, aucune voix pour critiquer un tel principe juridique. Pourquoi n'en serait-il pas de même dans certains cas à l'intérieur de nos eaux territoriales ? Pourquoi objecte-t-on le fallacieux prétexte des accords internationaux, alors que personne n'en parle lorsqu'il s'agit de la circulation sur notre territoire ?

Cessons d'être paralysés par des objections qui sont autant de mauvais arguments. Nous avons entre les mains les moyens de faire ou de tenter de faire que de telles catastrophes ne se reproduisent plus. N'ayons pas peur de les utiliser.

Malgré les réserves que ces décisions susciteront, ce n'est pas la réprobation mondiale qui s'ensuivra, mais bien au contraire l'approbation successive. La Communauté européenne prendra immédiatement les mesures que nous avons osé prendre les premiers, surtout si elles se sont révélées efficaces.

Ne parlons pas des Etats-Unis, qui n'ont pas attendu d'être victimes de la marée noire pour prendre des mesures préventives. Aux Etats-Unis, le *Coast guard* arraisonne d'abord et on discute après.

Les mesures que nous proposons sont au nombre de trois ; elles seront efficaces si on veut bien les appliquer.

Il faut tout d'abord créer un véritable service permanent de garde côtière, analogue au *Coast guard* américain, c'est-à-dire un service dont la surveillance des côtes ne soit pas une tâche annexe, mais la seule tâche. Et il faut donner à ce service les moyens d'effectuer sa mission, c'est-à-dire le doter d'avions ou d'hélicoptères adaptés, du système de radar le plus sophistiqué, de navires d'arraisonnement à la fois puissants et rapides, enfin de remorqueurs de haute mer très puissants et en nombre suffisant. Sur ce dernier point, je dois dire qu'il est stupéfiant que la France n'ait pas possédé de remorqueur assez puissant pour remorquer l'*Amoco Cadiz*, dans la situation qui était la sienne au moment du naufrage. Et dans un tel cas, un seul remorqueur n'eût pas suffi, surtout en l'état de la mer.

Ce service devra être totalement indépendant de la marine nationale, sinon il arrivera ce qui arrive toujours avec l'administration française : d'une part, il y aura des problèmes de rivalité qui nuiront à l'efficacité ; d'autre part — et c'est beaucoup plus grave — on prélèvera les crédits nécessaires à la création et au fonctionnement de ce service sur ceux de la marine, qui s'en trouvera handicapée pour dix ans, voire vingt ans.

Ensuite, il conviendra de toute façon de reviser la législation concernant la zone des 200 milles car il faut avoir un droit d'arraisonnement pour les contrevenants et, en plus, un droit d'assistance obligatoire pour les navires en dérive ou désemparés.

Il sera certainement aussi nécessaire de limiter le tonnage des pétroliers, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité nationale et de défense, et d'exiger pour ces navires des conditions techniques particulières, comme une double hélice ou une hélice d'étrave.

En second lieu, et afin d'éviter la pollution courante par le lessivage en mer des ballasts ou des réservoirs, il est nécessaire de relever l'amende pour dégazage en mer dont le montant devra, pour être dissuasif, être nettement supérieur au coût d'immobilisation du pétrolier aux fins de nettoyage des cuves. Cette seconde mesure n'est qu'affaire de réglementation, pour autant que le service de garde côtière aura les moyens de repérer les navires qui dégazent.

Je voudrais rappeler qu'un dégazage suppose l'immobilisation du pétrolier pendant trois ou quatre jours et que le coût d'immobilisation revient entre 100 000 et 200 000 francs par jour suivant le tonnage du navire. Quand on fait le compte, il est préférable dans ces conditions de dégazer en mer car on ne risque qu'une amende de 10 000 francs ; cela coûte moins cher. Pour les gros pétroliers, le dégazage en mer est une opération qui s'étale sur douze jours et l'opération de rejet des ballasts et de nettoyage se fait entre l'entrée de la Manche et l'Angola, quand on prend la route du Cap, ce qui veut dire qu'en en crache tout le long de la route.

Enfin, pour lutter contre un phénomène grave, celui des navires inaptes à naviguer, il faut établir une taxe *ad valorem* sur les marchandises transportées, soit par les navires battant pavillon de complaisance, soit par ceux qui ne respectent pas les accords internationaux, quand de tels manquements sont constatés à leur arrivée en France. Je m'explique.

Quand on voudra dissuader l'emploi de navires de complaisance, ce n'est pas l'armateur qu'il faudra dissuader. Celui-ci ne sera dissuadé que le jour où il ne trouvera pas de clients. Donc, il faut qu'il ne trouve pas de clients.

Voici un exemple très simple : actuellement, un navire chypriote est arrêté à Saint-Nazaire, qui est arrivé avec deux incidents à ses mâts de charge, aucun feu de navigation en état de fonctionnement et une panne de son système radio.

Sur plainte du syndicat C.G.T. des marins de la Loire-Atlantique, le service du contrôle maritime est monté à bord. Il a constaté non seulement que toutes ces infractions étaient exactes, mais encore que deux auxiliaires sur trois ne fonctionnaient pas et que les événements ballasts étaient bouchés au ciment. Qu'un tel tas de ferraille soit autorisé à naviguer et à sortir de nos ports, c'est un crime !

**M. Gérard Ehlers.** Très bien !

**M. Michel Chauty.** En outre, je vous signale que l'équipage, composé d'une trentaine de matelots, appartient à douze nationalités différentes ! Aussi je me félicite de l'intervention du syndicat C. G. T...

**M. Gérard Ehlers.** Très bien !

**M. Michel Chauty.** ... et je souhaiterais que de telles initiatives soient prises par le Gouvernement. Peut-être, à ce moment-là, pourrait-on agir efficacement.

Il n'est qu'un seul moyen de dissuasion, c'est d'obliger celui qui a affrété un navire pareil à en payer les conséquences à l'arrivée dans un port. On ne peut dissuader d'utiliser des pavillons de complaisance que si l'on constate et sanctionne les infractions aux dépens de celui qui a affrété, car c'est lui le responsable.

Il est bien certain que les armateurs étrangers, dans ces conditions, ne trouveront pas de clients dans notre pays.

Ces deux mesures, sur les trois que je propose, monsieur le secrétaire d'Etat, peuvent être appliquées immédiatement, sans incidence financière importante, pour autant qu'il existe au Gouvernement — mais vous l'avez expliqué très largement tout à l'heure — une réelle volonté d'éliminer, autant que faire se peut, tout risque futur de marée noire.

L'autre mesure sera beaucoup plus coûteuse, mais ne croyez-vous pas que les Français et les Bretons tout particulièrement, dont vous êtes et dont je suis, ont déjà payé extrêmement cher les conséquences des quatre marées noires que l'on a subies en dix ans ?

Ne croyez-vous pas que la destruction, pour des années, de la faune et de la flore dans certaines zones, le chômage qui en résulte et le prix du nettoyage des côtes sont d'un coût beaucoup plus élevé ?

Gouverner c'est choisir. Monsieur le secrétaire d'Etat, c'est au Gouvernement de choisir s'il préfère risquer une cinquième catastrophe ou en éliminer le risque.

Par ailleurs, nous nous associons à la proposition faite par plusieurs de nos collègues de créer une commission d'enquête sur le sinistre de l'*Amoco Cadiz*, cela d'autant plus que nous étions prêts à la formuler nous-mêmes. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Yvon.

**M. Joseph Yvon.** Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'Etat, ce débat, dont l'ampleur est à la mesure de l'événement, s'imposait devant notre assemblée, en raison du désastre sans précédent qui accable les populations littorales de deux de nos départements bretons, anéantissant pour longtemps des activités de pêche et des industries ostréicoles prospères, et compromettant l'avenir de stations touristiques particulièrement appréciées.

Je ne rechercherai pas les causes de ce sinistre, que les divers orateurs qui m'ont précédé à cette tribune ont su mettre en relief avec talent.

Je me refuse aussi à tenter de déterminer l'importance des dommages, dont on ne pourra d'ailleurs évaluer le montant avant plusieurs semaines.

Je ne me préoccuperais pas davantage de savoir à qui incombent les responsabilités et si elles sont partagées. Cela dépasse ma compétence.

Ma seule préoccupation, le seul problème qui retiendra mon attention est la recherche des moyens à mettre en œuvre pour éviter et prévenir de tels accidents.

Si dans tout événement de mer il peut exister des impondérables qui tiennent au déchainement des éléments naturels contre lesquels on reste impuissant, on ne peut nier que le plus souvent il existe à l'origine une faute, une négligence, une erreur qui est le fait de l'homme. Aussi appartient-il aux pouvoirs publics d'être prêts à parer à toute éventualité par la mise en œuvre de moyens qui permettront d'éviter le pire.

Or, jusqu'à présent, qu'a fait l'Etat ? Il n'a pas su s'adapter aux conditions actuelles de la navigation. Il a permis, sans un contrôle suffisant, la circulation dans nos eaux territoriales de navires transporteurs de gaz, de produits chimiques, de produits pétroliers, qui sont des dangers permanents.

Nous en sommes restés au stade du sauvetage des vies humaines, œuvre de solidarité magnifique s'il en est, qui entraîne les éclatants services que nos sauveteurs bénévoles rendent chaque année.

Pourtant nous avons eu, en 1967, l'accident du *Torrey Canyon*, mais ne l'avons-nous pas considéré comme un événement exceptionnel qui ne se renouvelerait pas ? Et voici que l'*Amoco Cadiz* nous place aujourd'hui en face de réalités dramatiques et cet événement exige de notre part une prise de position énergique et des mesures appropriées que nous n'avons pas le droit d'écarter, quel qu'en soit le prix. Mais quelles mesures, me direz-vous ?

Sans la moindre prétention de ma part, je me permettrai de verser à ce débat quelques réflexions que j'ai pu tirer de mes contacts avec le milieu maritime dans lequel je suis né et avec lequel je continue d'avoir des relations étroites. Ces réflexions m'amèneront à vous proposer trois ordres de mesures qui m'apparaissent de nature à réduire les risques des événements de mer susceptibles de se produire demain. Et ce n'est pas faire preuve de pessimisme que d'envisager le pire ; c'est, au contraire, faire preuve de réalisme et se préparer à en combattre les effets.

Permettez-moi de vous livrer un propos qu'ont tenu, voilà quelques jours à peine, à l'occasion d'un colloque qui a eu lieu dans une ville de Bretagne, deux capitaines au long cours, marins chevronnés, ayant une longue expérience de la mer et des risques de la navigation, l'un pilote maritime en retraite, l'autre commandant de pétrolier ayant vingt-cinq années de commandement. « Tout peut recommencer demain », disaient-ils. Ce propos trouve sa confirmation dans un article qui a paru récemment dans le journal de la marine marchande cité par notre collègue André Colin cet après-midi. « Sans la mise en place dans la navigation maritime d'un système cohérent d'information, d'alerte et de sauvetage, la prochaine marée noire aura lieu là où on ne l'attendra pas. »

Perspective qui fait peur et que nous devons avoir le courage d'envisager comme une éventualité susceptible de se produire si, à bref délai, nous ne mettons pas en place les moyens de lutte qui s'imposent.

Avant d'examiner ces mesures, il est bon, je crois, de rappeler quelques cas particuliers qui doivent nous éclairer sur la cause déterminante des divers événements de mer des années passées, les moyens mis en œuvre devant différer suivant les cas.

C'est ainsi que, depuis 1967, il s'est produit dix naufrages de pétroliers : deux étaient imputables à une erreur de route, deux à une navigation dans un passage resserré dont la profondeur avait été mal calculée ; dans trois autres cas, l'accident était dû à une avarie mécanique ; un autre accident fut la conséquence d'un abordage entre deux pétroliers ; enfin, le dernier cas est celui du naufrage d'un pétrolier qui a sombré dans la tempête. Sur ces dix accidents, quatre se sont produits à proximité des côtes bretonnes. Quand on sait que, chaque semaine, il passe dans le secteur d'Ouessant une soixantaine de pétroliers de plus de 200 000 tonnes, on frémit à la pensée qu'une erreur de navigation, un accident mécanique, un abordage pourraient renouveler le désastre de l'*Amoco Cadiz*.

Or, quelles mesures le Gouvernement envisage-t-il ? Par un décret du 24 mars dernier, il entend obliger les pétroliers, dès l'entrée dans les eaux territoriales françaises, à signaler leur position, leur route et toutes difficultés éventuelles, la marine nationale étant chargée d'assurer une surveillance par radar de la circulation maritime autour d'Ouessant. Cette mesure va incontestablement dans le bon sens. Mais est-elle suffisante ? Il est indispensable, en effet, que l'information sur la circulation maritime soit aussi précise que possible. Nous approuvons pleinement que tout navire circulant dans les eaux territoriales françaises, arrivant en un point donné, soit dans l'obligation absolue de fournir par radio son plan de route donnant son itinéraire, sa vitesse, sa cargaison, son tirant d'eau. En communication directe avec les stations à terre au cap Finistère, à Saint-Nazaire, à Ouessant, il doit signaler sa position exacte à telle heure et fixer son heure estimée d'arrivée par le travers d'Ouessant, avec son intention de poursuivre sur les Casquets pour gagner Antifer ou le Pas-de-Calais.

Si le navire est informé que sa route est dangereuse, si la terre est informée de l'avarie du navire en temps utile, les risques d'accident peuvent être écartés, sous la réserve que soient mis en place les moyens d'information et de secours dont la nécessité s'impose.

C'est pourquoi, outre l'information nécessaire, il est indispensable que soient créées des stations de sauvetage dotées de remorqueurs de haute mer puissants et en nombre suffisant pour faire face à des situations exceptionnelles.

Dans l'affaire du *Torrey Canyon*, l'information aurait suffi puisque, en l'espèce, il s'agissait d'une erreur de navigation qu'il eût été facile à un commandant vigilant de rectifier.

Dans l'affaire de l'*Amoco Cadiz*, l'opération de remorquage se révélait nécessaire dès le premier instant de la constatation de l'avarie mécanique. Mais doit-on laisser la manœuvre à la seule initiative, à la seule diligence de sociétés privées de remorquage, dont le comportement est souvent une forme moderne de la flibuste ? Le remorquage, en pareil cas, est avant tout une affaire d'Etat, parce qu'il s'agit d'un problème de sécurité publique. S'il est une fonction que l'Etat devrait

assumer, c'est évidemment celle-là. Or, dans les mesures d'urgence décidées le 23 mars par le Premier ministre, cette mesure, qui, pourtant, est une nécessité absolue, ne semble pas avoir été retenue. Il est seulement précisé que les remorqueurs existants devront signaler les demandes qui leur seront faites. C'est nettement insuffisant en raison du nombre réduit des remorqueurs de haute mer, d'une part, et des conditions qu'ils posent pour leur intervention, d'autre part.

L'information, la création de stations de remorquage se complèteraient, pour ma part heureusement, par la création d'un corps de pilotes de haute mer. C'est une suggestion faite par un ancien pilote qui me semble intéressante pour être retenue.

Le pilotage, je ne vous l'apprends pas, destiné à assurer la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les rades et dans les estuaires, est obligatoire pour tous les navires français et étrangers, quel qu'en soit le tonnage. Il est intéressant de savoir que, parmi les règles exigées des navires astreints au pilotage, figure l'obligation de faire connaître l'heure d'arrivée dix-huit heures à l'avance. Or, il existe un pilotage hauturier dont l'objet est d'aider les capitaines à conduire leurs navires dans des parages difficiles et qui apparaît comme un complément des services du pilotage portuaire. Il existerait même en France une société de pilotage qui exerce son activité dans le détroit du Pas-de-Calais et dans la mer du Nord. Pourquoi ne pas créer une station de pilotage hauturier dans un secteur aussi dangereux que celui constitué par les approches d'Ouessant ? Il suffirait de fixer un point donné des eaux territoriales où l'obligation de prendre le pilote hauturier s'imposerait à certains navires répondant à certaines normes : porteurs de marchandises dangereuses, gaz méthane, hydrocarbures.

Vous auriez ainsi le maximum de garanties sur la conduite des navires. Il ne s'agit pas pour moi de mettre en doute les qualités nautiques de nos officiers de la marine marchande, mais nous savons que bien des navires étrangers, parmi lesquels ceux qui appartiennent aux pavillons de complaisance, sont commandés par des incapables. Témoin ce navire qui sombrait, l'an dernier, sur la côte occidentale d'Afrique et dont le seul titulaire d'un brevet à bord de ce navire était un radio-télégraphiste.

La création de ce corps de pilotes hauturiers aurait cet avantage de ne pas grever nos finances puisque les honoraires des pilotes seraient assurés par l'armateur. En outre, l'organisation des stations serait simple. Elle serait fixée par décret, lequel déterminerait les limites de la zone où le pilotage serait obligatoire.

Je vous livre, messieurs les ministres, cette suggestion. Elle vaut la peine d'être étudiée et, après avoir été examinée attentivement, peut-être d'être retenue. Elle ne saurait cependant exclure les deux autres mesures dont elle est le complément, à savoir : d'une part, la surveillance active par radar et la maintenance des contacts radio entre les navires et la terre, d'autre part, la création de stations de remorquage placées sous le contrôle de la marine nationale.

Ce sont là autant de mesures indispensables pour prévenir l'événement de mer, lequel, s'il se réalise néanmoins, entraîne inmanquablement la catastrophe.

Telles sont, messieurs les secrétaires d'Etat, mes chers collègues, les observations que m'inspire le naufrage de l'*Amoco Cadiz*, qui n'est pas sans éveiller en moi quelques soucis en raison de ma qualité de maire insulaire. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Goetschy, dernier orateur inscrit.

**M. Henri Goetschy.** Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'Etat, il peut paraître étonnant qu'un sénateur représentant un département éloigné de plus de 700 kilomètres des côtes intervienne dans un débat portant sur la pollution maritime. J'y vois pourtant trois raisons. Tout d'abord, je ne suis pas, constitutionnellement, l'élu d'une région, mais celui de la France tout entière, et l'élan de la solidarité nationale qui s'est manifesté, en particulier en Alsace, par l'envoi de volontaires et de dons pour aider les sinistrés de Bretagne ne peut que justifier cette conception. Ensuite, rien n'exclut qu'une catastrophe de même nature, si ce n'est de même ampleur, n'intervienne un jour dans ma région, par exemple, à la suite du naufrage d'une péniche contenant 3 000 tonnes de pétrole et navigant sur le Rhin. Enfin, et c'est la principale raison de mon intervention, j'estime qu'il faut envisager le problème dans sa globalité, celui de l'écologie, et sous un angle qui a été particulièrement illustré par ce sinistre incident, celui de la rivalité des intérêts privés contre l'intérêt général.

Il est de l'intérêt général de préserver à tout prix le milieu naturel pour les générations futures et même pour la nôtre. Je crois d'ailleurs, après avoir entendu les différents orateurs, qu'à quelque chose malheur est bon, car tout le monde a été profondément sensibilisé et les mesures qui seront prises permettront peut-être, dans l'avenir, de porter meilleur remède.

Mais qu'elle prévienne ou qu'elle porte remède, une action en cette matière dépasse les possibilités d'un seul pays, et s'il est peut-être utopique de penser résoudre le problème à l'échelle mondiale, il n'est pas inconcevable d'arriver à trouver des moyens de prévention et de réparation au niveau de la Communauté européenne.

Tous les pays européens sont concernés par le risque, hormis le Luxembourg. L'Europe des Neuf se trouve particulièrement exposée, puisqu'elle est bordée sur des milliers de kilomètres par l'océan et les mers. D'ailleurs, ces dernières années, d'autres pays tels que la Grande-Bretagne et les pays scandinaves ont connu une catastrophe analogue dans le cadre de l'accident survenu au gisement pétrolier sous-marin d'Ekofisk.

Une action curative s'impose. Compte tenu de la relative rareté des accidents graves en matière de pollution pétrolière, mais simultanément de leur relative gravité, une importante force d'intervention est nécessaire, encore qu'elle aurait peu l'occasion d'intervenir. Aussi l'échelon européen me semble-t-il tout à fait prédestiné au financement d'une force coordonnée et complémentaire pouvant intervenir dans les eaux territoriales de chaque pays membre.

Cependant, une telle force d'intervention doit trouver, comme le montre parfaitement ce qui se passe à l'heure actuelle, de nouveaux moyens techniques. C'est donc déjà en matière de recherche de nouveaux moyens de lutte qu'au moins les pays européens, sinon tous les autres, doivent mener leurs travaux en commun. A la fois pour cette recherche et les moyens d'intervention qui en découlent, il ne paraît pas superflu de créer une taxe parafiscale sur toutes les importations de produits pétroliers, taxe destinée au financement de ces recherches et de moyens de lutte efficaces contre de nouvelles « marées noires ».

Ce sont cependant, à mon sens, les mesures préventives qui s'avèrent les plus importantes, même si elles sont plus délicates et plus complexes à mettre en œuvre. Tout d'abord parce qu'elles mettent en cause des intérêts économiques qui impliquent des frais supplémentaires. Ensuite, parce qu'une telle réglementation appliquée unilatéralement par la France aboutirait, le cas échéant, à faire subir à notre pays la pression de ces mêmes intérêts économiques à laquelle il pourrait peut-être difficilement résister.

Quoi qu'il en soit, c'est l'avenir qui doit désormais être préservé. Toute réglementation restrictive appliquée au territoire nationale, ainsi que je l'ai indiqué tout à l'heure, n'aura peut-être pour effet que de détourner le trafic vers nos amis, mais néanmoins concurrents, de la Communauté européenne. Une réglementation à ce niveau s'impose donc à l'échelle européenne, qui pourrait représenter au départ, l'unité idéale permettant d'aboutir à un accord qui ne manquerait pas de constituer ultérieurement une référence pour d'autres pays. De plus, au niveau européen, les procédures sont rodées et l'esprit de solidarité existe d'autant plus que chaque pays membre sait qu'il n'est pas à l'abri d'une telle catastrophe.

Un tel accord européen devrait porter sur deux points : la réglementation, et l'application de cette réglementation.

La réglementation doit être technique. Les plus grands pétroliers actuellement en service dépassent les 500 000 tonnes et l'on parle déjà de construire des bâtiments de 700 000 à 800 000 tonnes. Cette perspective est inacceptable vu les risques présentés. Cette construction devrait être interdite. Or, la réglementation internationale ne permet pas de faire de discrimination, à l'heure actuelle, selon les pavillons des navires même sachant que les pétroliers immatriculés dans les pays européens répondent à certaines conditions de sécurité et de compétence, du personnel qui n'ont pas cours dans certains pays offrant des pavillons de complaisance. Une réglementation communautaire devrait fermer les ports européens aux bâtiments ne remplissant pas les conditions de sécurité prescrites ou dépassant un certain tonnage.

J'en viens à l'application de cette réglementation.

La réglementation en elle-même ne suffit pas si l'on n'est pas en mesure de la faire respecter. Là aussi, une collaboration internationale ou au moins européenne semble indispensable. Nul n'ignore que la marine nationale française ne dispose pas, actuellement, de moyens suffisants pour surveiller rigoureusement les

eaux territoriales. Un système de coordination et d'information réciproque entre les pays et la même réglementation doivent être mis en place pour protéger les eaux territoriales de l'ensemble de la Communauté.

Une autre mesure de dissuasion, peut-être la plus efficace, est l'immense élan d'indignation et de solidarité de la population de notre pays qui a fait suite à cette catastrophe et qui montre à quel point l'opinion publique en a été choquée et peut avoir de puissance en la matière.

Aussi, au lieu de lancer un appel au boycott qui semblerait être illégal, il serait peut-être préférable d'informer le public au sujet de la qualité des navires et de la compétence des hommes employés par les différentes compagnies ainsi que de faire connaître, par voie de presse, les compagnies qui utilisent des pétroliers battant pavillon de complaisance ou dont les normes sont inférieures à celles qu'impose la réglementation en vigueur dans notre pays.

Que les autorités désignent à l'avenir, et cela systématiquement, les compagnies qui ont « les mains blanches » en la matière. Les consommateurs connaîtront ainsi ceux qui prennent les précautions voulues pour éviter que soit mis en cause l'équilibre écologique de leur milieu de vie et pourront agir en conséquence. Il y aura le palmarès de ceux qui font tout, même s'il leur en coûte, pour utiliser des moyens « propres ».

Il en résulterait une réponse des Français et des autres Européens qui pèserait sans doute plus lourd et serait peut-être plus efficace que l'action des gouvernements.

Que la France prenne une attitude rigoureuse et stricte pour la protection de ses côtes, de l'océan et des mers qui les bordent. La fermeté de notre pays en encouragera d'autres à le suivre. De toute façon, quelles que puissent être les conséquences financières résultant d'une réglementation très sévère, elles ne seraient toujours que minimes par rapport à ce qu'a déjà coûté, à ce que coûte actuellement et à ce que coûterait, les mêmes causes ayant les mêmes effets, de nouvelles marées noires.

Sachons aussi que chaque marée noire détériore irrémédiablement une partie du patrimoine mondial. Peut-être déjà, sans que nous le sachions encore, un point de non-retour est-il atteint. Dès lors, la plus grande urgence est requise, monsieur le secrétaire d'Etat, car il y va non seulement de la pollution des côtes, mais aussi de la vie marine et, par conséquent, de la survie de l'homme. (Applaudissements.)

**M. Edouard Bonnefous.** Je demande la parole.

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

**M. Edouard Bonnefous.** J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les réponses de M. le secrétaire d'Etat. Je lui confierai cependant mon inquiétude car, sur deux points, il ne m'a pas convaincu ; je dirai même qu'il a ajouté à mon inquiétude.

Il a dit, en effet, et je n'ai aucune raison de mettre en doute son affirmation : « Aucun pays au monde ne dispose de moyens valables pour lutter contre les marées noires. »

Ainsi, on peut aujourd'hui se demander comment nous allons accepter que nous-mêmes et que d'autres construisent des pétroliers constituant des dangers que nous devons fatalement subir sans pouvoir les combattre. L'orateur qui vient de me précéder disait même, et il avait raison, que l'on envisageait la construction de pétroliers de 700 000 à 800 000 tonnes.

Dans ces conditions, je me pose la question : si, véritablement, nous n'avons pas les moyens de combattre les marées noires, ce serait un crime contre l'humanité. Jamais l'homme n'a joué à ce point le rôle de l'apprenti sorcier.

La deuxième observation que je voulais faire concerne le financement. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. le secrétaire d'Etat quand il affirme qu'il sera en mesure de pouvoir assurer une indemnisation complète.

Dans ces conditions, je lui pose une question : qui va couvrir les dommages ? Je crois avoir démontré dans mon intervention précédente qu'il sera à peu près impossible, dans les circonstances actuelles, d'obtenir plus de 145 millions de francs, et encore faudra-t-il se battre très durement pour essayer de les obtenir. Dès maintenant, on estime les dégâts à au moins 180 millions et, vraisemblablement, ils dépasseront les 200 millions de francs.

Cela confirme mon propos, à savoir que si nous voulons assurer une indemnisation complète, nous reconnaissons que le pollueur ne sera pas le payeur. Or — je crois l'avoir démontré aujourd'hui — une pareille position serait dramatique eu égard à l'ensemble des batailles que nous livrons pour un meilleur environnement. (Applaudissements.)

**M. Georges Lombard.** Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

**M. le président.** La parole est à M. Georges Lombard.

**M. Georges Lombard.** J'ai demandé la parole pour remercier le secrétaire d'Etat d'avoir accepté que ce débat intervienne très rapidement devant le Sénat. Les sénateurs, ceux de Bretagne en particulier, y ont été particulièrement sensibles, et il était de mon devoir — je crois — de le dire.

Ayant fait ce compliment, je voudrais faire état d'un certain nombre de réserves.

La première concerne le fait que nous ne sommes toujours pas informés, malgré les indications que M. le secrétaire d'Etat a bien voulu donner — je le lui dis très amicalement — des circonstances exactes dans lesquelles le navire s'est échoué, et j'ajouterai des responsabilités encourues ailleurs que sur ce bateau ou sur le remorqueur qui avait tenté de le sauver.

Je constaterai que nous restons également sur notre faim à propos des mesures que nous sommes un certain nombre dans cette assemblée à estimer souhaitables pour demain.

Si j'ai bien compris sa réponse, M. le secrétaire d'Etat nous demande en quelque sorte un sursis jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet de cette année, date à laquelle nous connaissons les décisions qui auront été prises à la demande de M. le Président de la République.

Ce rendez-vous, nous pouvons l'accepter, mais nous devons dire à M. le secrétaire d'Etat que nous le considérons comme un rendez-vous d'honneur. A partir du 1<sup>er</sup> juillet, nous connaissons les mesures en question ; si elles ne correspondent pas à ce que nous souhaitons, nous serons un certain nombre — M. le secrétaire d'Etat doit le savoir — à poser inlassablement, le temps qu'il faudra, les questions qui s'imposent jusqu'à ce qu'elles reçoivent, à travers les mesures que nous estimons souhaitables, les réponses qu'elles méritent.

Enfin, nous restons également sur notre faim au sujet de l'action économique qui devrait être menée en Bretagne à la suite de ce qui vient de se produire.

Toutes ces raisons expliquent que la constitution d'une commission d'enquête ait été proposée tout à l'heure. Je souhaiterais que le Gouvernement comprenne que le débat qui s'est instauré aujourd'hui n'est pas terminé, et que cette assemblée entend le mener jusqu'à son terme. En effet, le problème qui vient d'être posé à la suite de cette catastrophe engage l'avenir, et ce dans des conditions particulières, parce qu'il met incontestablement en cause non seulement la sécurité d'une partie de ce pays, c'est-à-dire du littoral, mais encore, et je crois que c'est peut-être ce qu'il y a de plus important, la dignité des hommes qui y vivent. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Je signale à M. Lombard que deux propositions de résolution tendant à créer une commission d'enquête ont été déposées sur le bureau du Sénat.

**M. Georges Lombard.** Nous en sommes d'accord.

**M. Anicet Le Pors.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Le Pors.

**M. Anicet Le Pors.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je considère que vous êtes un champion de la mise en scène. Je vous ai vu pousser la raquette, revêtir un pull marin et des bottes assorties...

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Sans doute fallait-il y aller en smoking ?

**M. Anicet Le Pors.** ... goûter la soupe avec les soldats.

Vous pouvez sans doute être content de vous. Mais vous ne vous êtes pas rendu compte qu'en agissant ainsi, vous avez mesuré l'écart entre ce qu'il aurait fallu faire et ce que vous avez fait, ce qui apparaît dès lors dérisoire.

Ce matin, nous avons entendu dire à la radio que les poissons et les oiseaux revenaient. Puis — Dieu soit loué ! — à moins que ce ne soient vos attachés de presse (*Sourires*) — à quinze heures, pour l'ouverture de cette séance, on nous a signalé l'arraisonnement d'un bateau alors que, comme je l'ai signalé, on en compte vingt par jour qui sont en infraction.

Vous avez donc choisi votre heure, et vous êtes sans doute très satisfait de vous d'avoir réussi ce coup. La suite naturelle, c'est que, ce soir, à la télévision, à propos de ce débat, on a encore parlé de vous à l'occasion d'un reportage sur la marine nationale et sur son rôle, en liaison, bien entendu, avec le navire arraisonné.

Eh bien, monsieur Bécam, le jour où vous ferez arraisonner — je ne dis pas vingt, mais dix ou quinze bateaux, c'est le chiffre de ceux qui sont en infraction — le jour où je vous entendrai partir en guerre contre la *Shell* et les pavillons de complaisance, mais de façon résolue, et non simplement formelle, ce jour-là, je vous prendrai au sérieux.

**M. Gérard Ehlers.** Très bien !

**M. Anicet Le Pors.** Sur les circonstances, vous nous avez donné des chiffres et des précisions que nous n'avions pas. Mais je vous ai entendu dire — et rétrospectivement, cela fait quand même frémir — qu'à vingt et une heures il n'y avait pas de danger immédiat. C'est faire preuve d'inconscience que de dire cela aujourd'hui ! Vous avez donné l'heure de l'échouement. Cela confirme qu'il s'est passé de dix à douze heures entre le moment où sont apparues les difficultés et le sinistre. On doit quand même se poser la question : que faisait la préfecture maritime pendant ce temps-là ?

En ce qui concerne la lutte, vous avez expliqué que vous ignorez la nature du pétrole. Mais vous deviez le savoir ! Ce n'est pas une fatalité que d'ignorer la nature du pétrole d'un bateau qui navigue à quelques kilomètres de nos côtes, c'est de la négligence ! Vous bâtissez sur le thème de la fatalité. Mais ce n'est pas de fatalité qu'il s'agit, c'est de responsabilité non assumée.

Je suis allé sur place, moi aussi, à plusieurs reprises, et la dernière fois dimanche. Vous prétendez aujourd'hui que la situation n'est pas grave. Certes, la couche est moins épaisse ; mais, du mazout, il y en a partout : sur les dunes, sur les routes, contre les murs.

Ce n'est pas une bonne action de votre part que d'essayer de voir les choses sous un jour favorable, très optimiste aujourd'hui. Si l'on veut être prêt la prochaine fois — car, malheureusement, avec les mesures que vous nous proposez, il y aura une prochaine fois — aujourd'hui, il faut dire la vérité, ce que vous n'avez pas fait.

Quant à l'indemnisation d'un montant de 5 millions de francs, je croyais avoir compris qu'il s'agissait d'une provision. Votre discours tend à prouver que c'est l'indemnisation à laquelle les ayants droit peuvent prétendre. Or, les sinistrés, que j'ai consultés, considèrent, eux, que c'est un acompte, car son montant est tout à fait dérisoire par rapport à la véritable indemnisation nécessaire.

Vous citez le chiffre de 1 800 emplois menacés. Je crois que vous oubliez tout simplement les marins. Ils sont au nombre de 4 000 qu'il faut ajouter au total des emplois en péril.

En ce qui concerne les crédits, vous vous en êtes tenu aux 150 millions de francs que vous espérez récupérer des assureurs. La plupart des orateurs ont souligné que c'est nettement insuffisant, surtout si l'on tient compte des dégradations de la nature dont le coût social est incontestable.

Quant au tourisme, vous avez voulu dénaturer mes propos qui étaient mesurés. Je demandais une compensation et vous avez cru devoir faire valoir une sorte de prime à l'origine. Il faudrait distinguer les sénateurs du Finistère et ceux qui ne représenteraient pas ce département. C'est un argument que je n'avais pas voulu utiliser, ayant moi-même des attaches familiales dans le Nord du Finistère près du lieu du sinistre, mes parents étant de Lannedis et de Plouvien pour être précis.

Monsieur Bécam, moi qui, breton du Nord-Finistère, n'ai jamais pollué aucun puits de la région, j'estime n'avoir aucune leçon à recevoir à ce sujet de votre part.

A propos de la prévention, vous avez cru faire usage d'un bon argument en disant que la France utilisait peu de pavillons de complaisance, mais elle a la complaisance de laisser passer 35 p. 100 du trafic au large d'Ouessant et au nord du Finistère. C'est le problème dont nous traitons aujourd'hui.

**M. Gérard Ehlers.** Très bien !

**M. Anicet Le Pors.** Il ne faut pas faire diversion, monsieur le secrétaire d'Etat. Le vrai problème est de savoir si vous êtes décidé à faire respecter l'intégrité du territoire, comme la loi vous en donne la possibilité, y compris hors des eaux territoriales, et comme le devoir national vous fait obligation d'utiliser la force pour y parvenir, par l'arraisonnement systématique, et pas seulement à l'occasion d'opérations publicitaires, comme cet après-midi.

Quant aux mesures que vous avez annoncées sur le déplacement du rail, sur les dotations en équipements nouveaux, on peut dire, pour simplifier, que le plan Polmar reste égal à lui-même.

**M. Gérard Ehlers.** Très bien !

**M. Anicet Le Pors.** En fait, et je ne fais là aucun procès d'intention, je me borne à faire état de réalités, je constate votre complicité de fait, bien que vous prétendiez le contraire, avec les grandes compagnies pétrolières que vous n'avez même pas citées une fois dans vos déclarations.

Cette complicité n'a d'égal que votre mépris, si j'en crois vos dernières déclarations, à l'égard des travailleurs qui, à Brest, entre autres localités, ont clamé que la Bretagne ne veut pas devenir une poubelle et que les pollueurs doivent être les payeurs.

Cela, vous ne pouvez pas l'admettre car vous avez choisi votre camp, celui de la Shell, comme nous avons choisi le nôtre, celui des travailleurs et des populations bretonnes concernées. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** M. Le Pors a peut-être choisi son camp, celui des travailleurs, mais qu'il me dise à quel camp appartenait le *Böhlen* dont le pays de pavillon n'a pris aucun engagement de rembourser à la France les avances qu'elle a faites à l'époque. N'est-ce pas le pavillon est-allemand ? Est-ce aussi une forme de capitalisme international ?

**M. Anicet Le Pors.** Cela n'a rien à voir.

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Quel que soit le pavillon du bateau, quel que soit le pays qu'il représente, le navire présente assurément, dans tous les cas, qu'il appartienne à l'Est ou à l'Ouest, un danger. (*Interruptions répétées sur les travées communistes.*)

Je vous ai écoutés sans vous interrompre.

**M. le président.** Monsieur Ehlers, le représentant de votre groupe a eu la parole et n'a pas été interrompu. N'interrompez pas vous-même le secrétaire d'Etat !

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** L'armateur de l'*Amoco Cadiz* a indiqué qu'il tiendrait ses engagements en matière d'assurance. En revanche, monsieur Le Pors, puisque vous avez fait allusion au *Böhlen*, pour l'instant, nous attendons les premiers centimes d'indemnisation de l'armateur est-allemand alors que la France a dépensé près de 150 millions de francs pour faire face à la pollution due à ce navire.

Vous avez évoqué le *Böhlen* et vous avez déclaré que vous n'aviez pas de leçon à recevoir. Quand on dit cela, c'est souvent que l'on en a reçu une. Quant à moi, je n'ai pas voulu vous donner une leçon.

Vous vous êtes employé, avec vos amis politiques, dès le début de ces événements, à faire une « récupération » de ce naufrage. Elle a présenté un certain nombre d'inconvénients en troublant davantage encore les esprits sur le plan local. Ce n'est pas la multiplication des manifestations dans la ville de Brest qui facilite la suite des opérations pour les autorités locales.

Vous avez, à la fois, fait allusion aux difficultés et à la remise en cause qui serait celle de la troisième forme de radoub, destinée aux navires de 500 000 tonnes. On ne peut en même temps exiger le développement et ne pas essayer d'en maîtriser les contraintes.

Mais, puisque le journal de votre parti a, presque chaque jour, pendant cette période, évoqué, à propos du *Böhlen* l'action du maire de Quimper, je rappellerai qu'à cette époque le maire de l'île de Sein devait faire disparaître tout le tonnage du produit, qui était une sorte de mastic très différent du produit de l'*Amoco Cadiz* ; les quais étaient encombrés de la totalité des sacs en plastique contenant ce produit alors que personne n'en voulait. Les élus locaux estimaient qu'il y avait lieu de les envoyer en Allemagne de l'Est. Il fallait rester lucide. Le maire de Quimper, chef-lieu du département, a donc proposé à son administration municipale d'en prendre quelques-uns momentanément en dépôt. Cela a donné lieu à une campagne surprenante ; jamais je n'aurais imaginé que cela fût possible pour 40 tonnes entreposées dans une fosse, au sujet desquelles on a entendu proférer des propos extraordinaires, y compris que le mazout coulait dans les robinets de la région, y compris que la nappe phréatique allait être polluée jusque dans les monts d'Arrée, comme si la pollution pouvait remonter ainsi, y compris que cette fosse se trouvait sur un terrain municipal, tout à fait en aval de la ville, dans une zone très peu habitée, car interdite à la construction, mais où existaient quelques logements depuis un certain temps. Dans cette affaire, toutes les analyses effectuées ont fait preuve d'une pollution tellement faible, selon les laboratoires, que l'on n'était

pas en mesure de dire si elle provenait de la fosse située à 300 ou 400 mètres ou d'autres formes de pollution. Les résultats étaient tels que cette trace d'hydrocarbure n'a pas permis de préciser de quel produit il s'agissait.

En faisant cette comparaison avec quelques sacs entreposés dans la commune de Quimper pendant quelques semaines, vous avez voulu ajouter aux difficultés de notre côte, malgré vos attaches bretonnes, une pollution des esprits qui ne facilitait pas les choses, qui laissait entendre que notre pays serait par la suite mortellement touché, y compris pour les productions animales et végétales sur lesquelles pesaient les plus grands doutes.

Les responsables agricoles de mon département et les responsables professionnels de la pêche ont souligné, tout au long de cette épreuve, qu'il convenait de noter avec réalisme les dégâts tels qu'ils apparaissaient et de tout faire pour ne pas développer une psychose de peur.

J'ai trouvé auprès des élus locaux de cette région un très grand sens des responsabilités. J'ai vu des hommes qui étaient affligés par ce sinistre — on le serait à moins — mais qui, en même temps, faisaient en sorte de lutter contre celui-ci sur les sites eux-mêmes, par un travail de fourmis quotidien qui est très avancé.

Je n'ai jamais dit que le sinistre n'était pas grave, j'en ai mesuré toute l'ampleur. J'appartiens toujours à cette région à laquelle je suis attaché. Je ne l'ai pas quittée, j'ai entendu y rester.

Je dis simplement que, s'il y a une pollution apparente, il y a également une pollution qui n'est pas visible et qui souvent est plus dangereuse. Je l'ai écrit à l'occasion de la commission d'enquête parlementaire sur la pollution du littoral méditerranéen.

Comme M. Marcihacy l'a souligné très justement, cet après-midi, nous sommes tous responsables. Il y a une pollution tellurique, une pollution atmosphérique considérables. Je les ai observées en 1974 sur le littoral méditerranéen. L'une des plus grandes villes de France n'a pas de station d'épuration, et les déchets sont rejetés dans le Prado.

Certains scientifiques disent qu'il ne faut pas utiliser un gramme de détergent. Or on n'a pas utilisé un gramme de détergent pour respecter le choix des scientifiques. Mais il existe une très grande quantité de constructions, d'habitations sur cette zone maritime. Le soir, dans les machines à laver, qu'y utilise-t-on ? Des détersifs ou non ?

**M. Gérard Ehlers.** Revenez à la Shell !

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Il faut que chacun se rende compte que, dans ce développement de la pollution, tout le monde est un peu responsable.

Vous avez dit que l'on avait arraisonné cet après-midi un bateau parce que c'était l'occasion...

**M. Gérard Ehlers.** C'est de la rigolade !

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Ce n'est pas de la rigolade, monsieur Ehlers, c'est sérieux !

**M. le président.** N'interrompez pas, monsieur Ehlers, je vous en prie !

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Au cours des trois derniers mois, huit navires étrangers — ce n'est pas le premier aujourd'hui — ont été bloqués dans les ports pour non-respect des normes de sécurité. Je l'ai dit dans mon exposé.

**M. Gérard Ehlers.** Grâce aux travailleurs des ports ! Pas grâce à vous !

**M. le président.** Monsieur Ehlers, veuillez cesser d'interrompre M. le secrétaire d'Etat !

**M. Gérard Ehlers.** Nous pouvons vous donner des leçons !

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Des leçons d'interruption, certainement, monsieur le sénateur !

Au cours des trois mois passés, ainsi que je le disais, huit navires étrangers ont été bloqués dans des ports français, pour des motifs de sécurité, par les autorités maritimes. Je ne fais pas là allusion au cas de Saint-Nazaire, qui a été très justement cité tout à l'heure, mais de huit autres cas.

Les ordres qui avaient été donnés à la marine à partir du 24 mars étaient d'intervenir dans les cas particulièrement sérieux et graves. Le navire qui a été arraisonné cet après-midi, par

exemple, circulait à contre-courant, sur la voie de gauche en quelque sorte, dans le sens interdit. Cette faute était particulièrement grave ; elle comportait des risques de collision.

Je voudrais maintenant, monsieur le président, répondre brièvement aux orateurs qui sont intervenus dans la soirée, c'est-à-dire à MM. Chauty, Yvon et Goetschy.

Je dirai à ce dernier que je suis d'accord avec lui sur la nécessité de développer une action communautaire. Le chef de l'Etat lui-même l'a affirmé à Copenhague, samedi et il a fait établir, avec l'accord de l'ensemble des autorités européennes, un communiqué commun qui va, je crois, dans le sens de ce qu'a dit M. Goetschy.

M. Goetschy a eu raison de souligner que si la France prenait des dispositions unilatérales très rigoureuses — rigueur justifiée par la gravité de la situation présente — sans que celles-ci soient approuvées par nos partenaires, elle devrait accepter de voir les bateaux aller ailleurs : au lieu d'aller en réparation à Brest certains bateaux iront à Lisbonne, c'est évident. Il faut que nous luttons contre cette tendance.

Récemment, les jeunes communistes ont manifesté à Brest sur un bateau en réparation. La compagnie a réagi en disant que si Brest ne voulait pas l'accueillir pour la réparation navale, ses bateaux iraient ailleurs.

Messieurs du groupe communiste, il faut que vous sachiez prendre la responsabilité de vos actes. Il ne s'agit pas de ne l'assumer qu'en partie et de dire ensuite qu'il appartient à l'Etat de supporter les conséquences des choix que vous aurez faits.

Je répondrai maintenant à MM. Yvon et Chauty sur le remorquage.

Au nom du Gouvernement, j'affirme que toutes les mesures seront prises, que tous les crédits nécessaires seront mis en place, pour que soit assurée au plus tôt la réalisation des tours de contrôle d'Ouessant et de la pointe du Cotentin. La présence de remorqueurs adéquats à Brest, ou dans le site de Brest, à Cherbourg et dans le Pas-de-Calais sera également prévue.

Je précise que la marine dispose, à Brest, de trois remorqueurs de 3 000 à 4 500 chevaux, dont l'un est presque toujours en surveillance de pêche à Terre-Neuve et n'est donc pas utilisable, mais les deux autres sont stationnés à Brest.

Mais il existe en France des remorqueurs plus puissants que le *Pacific* allemand. Il s'agit des remorqueurs de la compagnie des *Abeille*, remorqueurs de 16 000 chevaux, qui sont en poste au Havre, mais dont l'un se trouve actuellement à Brest.

Nous recherchons une solution dans l'attente d'une construction éventuelle ; de tels bâtiments, en effet, ne se construisent pas en un instant. Nous devons donc avoir des solutions de rechange : soit une convention avec une société qui possède des remorqueurs assez puissants, soit l'achat d'un remorqueur, si nous le pouvons. Ces solutions sont en cours d'examen ; la décision sera prise rapidement. Elle fera partie du dispositif, dont M. le sénateur Lombard a fait état, qui sera mis en place le 1<sup>er</sup> juillet prochain.

S'agissant de la commission d'enquête parlementaire, à laquelle M. Lombard a fait allusion, votre assemblée est, bien entendu, libre de ses choix. Il lui appartient de se déterminer quant à la constitution d'une telle commission.

Je veux simplement signaler que deux procédures d'enquête judiciaire sont en cours, d'une part sur le plan nautique, d'autre part sur le délit de pollution. Dès que le Gouvernement sera en possession de tous les éléments relatifs à ces enquêtes de caractère judiciaire, il apportera une information complète au Parlement. J'en prends l'engagement.

**M. André Colin.** Monsieur le secrétaire d'Etat, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Je vous en prie.

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

**M. André Colin.** Monsieur le secrétaire d'Etat, contrairement à mon attente, vous faites allusion à la constitution d'une commission d'enquête parlementaire. La proposition a été déposée par mon groupe, sous ma signature. Il s'agit d'une initiative parlementaire qui n'est pas sous le contrôle du Gouvernement et qui, à la limite, n'a nul besoin de son jugement. Vous avez voulu cependant m'en apporter un ce soir, je vais alors compléter votre intervention.

Je connais parfaitement l'article 11 du règlement du Sénat qui permet de prendre l'initiative que j'ai signée. Je connais parfaitement l'ordonnance à laquelle se réfère cet article 11 et qui prévoit, effectivement, qu'aucune commission d'enquête ne peut être constituée par l'une des assemblées parlementaires lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte. Ce soir, j'ai l'impression, en vous entendant, que le Gouvernement est satisfait qu'il en soit ainsi et qu'il spéculer sur le manque d'imagination des sénateurs ; ils ne pourront pas, croit-il, poursuivre leur intention de créer une commission d'enquête.

**M. Fernand Chatelain.** Très bien !

**M. André Colin.** Je n'ai pas besoin de votre approbation.

**M. Fernand Chatelain.** Je vous la donne néanmoins.

**M. André Colin.** Contre mon gré.

A l'Assemblée nationale, un groupe, si ce n'est deux, a pris une initiative identique. Ici, nous avons bénéficié du concours de la commission des lois qui appréciera, compte tenu du fait que des enquêtes judiciaires sont ouvertes, si nous pouvons déposer cette proposition de résolution conforme à l'article 11. Nous sommes certains qu'elle nous aidera à rédiger notre texte de telle sorte que nous ne soyons pas empêchés de poursuivre notre action. Je puis vous garantir que tout sera fait ici, par l'ensemble de mes collègues qui ont signé la proposition de résolution, pour que la demande aille jusqu'à son terme.

En la déposant et en soulevant toute une série de questions à la tribune, je n'ai nullement cherché à viser quiconque, et encore moins vous-même ; je connais l'activité que vous avez menée sur l'ensemble de nos côtes et le sens des responsabilités dont vous avez fait preuve en cette occasion. Je ne mets en cause aucune administration et je ne veux pas en gêner le fonctionnement. Je ne mets pas en cause l'orientation politique du Gouvernement — je suis de la majorité. Mais sur un fait aussi important qui, d'une part, émeut beaucoup l'opinion publique, qui, d'autre part, met en péril l'économie d'une région et l'existence de certaines familles, un fait qui, comme l'a dit M. Lombard, intéresse leur dignité, je n'ai pas le droit d'être réservé, je n'ai pas le droit d'être réticent, et puisque nous n'avons pas eu réponse à toutes les questions intéressant ce drame, nous ferons tout, je devais vous le dire, pour poursuivre cette initiative visant à la création d'une commission d'enquête.

Soyez certain, je le répète, que vous n'êtes pas visé ; je vous assure, au contraire, de toute mon amitié et de toute la considération que j'ai pour l'action que vous venez de mener au cours de ces derniers jours. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P.*)

**M. le président.** Avant que M. le secrétaire d'Etat ne poursuive, je voudrais, pour éclairer le Sénat, rappeler les termes de l'article 11 du règlement du Sénat auquel vient de faire allusion M. Colin : « Lorsqu'elle n'est pas saisie au fond d'une proposition tendant à la création d'une commission d'enquête, la commission des lois est appelée à émettre un avis sur la conformité de cette proposition avec les dispositions de l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958. » Or, cet article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 dispose : « Il ne peut être créé de commission d'enquête lorsque les faits ont donné lieu à des poursuites — des « poursuites » — judiciaires et aussi longtemps que ces poursuites sont en cours. »

Je crois que cette précision n'était pas inutile.

**M. André Colin.** Je vous en remercie, monsieur le président.

**M. le président.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez à nouveau la parole.

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, je me suis peut-être mal exprimé. Je n'ai point voulu dire que le Gouvernement s'opposerait à la constitution d'une commission d'enquête parlementaire. J'ai même dit, me semble-t-il, qu'il revenait au Sénat de décider en cette matière. Si j'ai ajouté que deux enquêtes judiciaires étaient ouvertes, c'était pour faire savoir que je n'étais pas en mesure de donner des éléments d'information sur ceux des faits dont était saisi le juge.

**M. Gérard Ehlers.** Raminagrobis !

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Pas du tout.

Je souhaite personnellement que toute la clarté soit faite sur cette affaire. Autant que tout le monde, je souhaite que de tels drames ne puissent plus se reproduire. Si quelqu'un peut estimer un seul instant qu'il est intéressant et amusant de se

trouver confronté à une telle difficulté et à un tel sinistre pendant une période assez longue, je lui laisse la responsabilité de son appréciation.

En remerciant le président Colin pour la courtoisie de ses propos, je veux lui confirmer que je n'entends pas mélanger les responsabilités de l'exécutif et celles du législatif. J'ai seulement voulu montrer que je n'étais pas en mesure de fournir à la Haute Assemblée des informations qui ne sont pas entre mes mains mais entre celles de la justice.

**M. Bernard Lemarié.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Lemarié.

**M. Bernard Lemarié.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il n'est pas dans mon intention de prolonger ce débat qui arrive à son terme et au cours duquel tout a été exprimé, et fort bien.

Je voudrais simplement, d'un mot, dire à M. le président Poher — et j'aurais souhaité qu'il fût là pour m'entendre, mais je suis persuadé que vous saurez, monsieur le président, être mon interprète — j'aurais donc souhaité lui dire de vive voix combien les parlementaires, les responsables de collectivités, les sinistrés de mon département ont été sensibles au télégramme d'amitié et de sympathie qu'il a tenu à leur adresser au lendemain de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*.

Je voudrais aussi le remercier, ainsi que le bureau de notre assemblée pour l'aide substantielle qu'ils ont décidé d'apporter à nos communes côtières et à nos compatriotes à nouveau plongés dans le malheur.

Cette aide, si appréciable qu'elle soit au plan financier, prend sa véritable dimension et sa valeur inestimable en regard du réconfort qu'elle nous apporte, car elle est bien ressentie comme le témoignage de la fraternelle sollicitude de notre assemblée tout entière.

Notre région et les Bretons qui souffrent sauront s'en souvenir, mes chers collègues.

**M. le président.** Monsieur Lemarié, le bureau du Sénat se réunit tout à l'heure à neuf heures trente, vous pouvez compter sur moi pour me faire, auprès du Président du Sénat et de mes collègues du bureau, l'écho des paroles que vous venez de prononcer et dont je vous remercie.

**M. Anicet Le Pors.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Le Pors.

**M. Anicet Le Pors.** Je voudrais, à propos de la question qui vient d'être évoquée, indiquer qu'un certain nombre de mes amis du groupe communiste et moi-même avons été les premiers, hier matin, à demander la constitution d'une commission d'enquête.

Des déclarations de M. le secrétaire d'Etat, il me semble ressortir que le Gouvernement a créé les conditions pour que, si les choses restent en l'état, cette commission d'enquête n'ait pas lieu, alors que, comme nous avons pu le constater lors de ce débat, on ne connaît même pas, par exemple, l'heure de l'échouement de l'*Amoco Cadiz*.

Je voudrais dire en mon nom et au nom de mes camarades la grande importance que nous accordons à la nécessité que toute la lumière soit faite sur ce problème. L'impossibilité de constituer une commission d'enquête à ce sujet, comme nous l'avons demandé, serait considéré par nous comme un refus du Gouvernement de s'expliquer clairement devant l'opinion publique (*Très bien ! sur les travées communistes.*)

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat.** Je voudrais, monsieur le président, répondre à la dernière intervention de M. Bonnefous.

Aucun pays au monde, ai-je dit, ne dispose de moyens valables pour lutter contre les marées noires. De très nombreux experts de divers pays du monde sont venus sur les lieux s'informer du sinistre, observer, expérimenter également. Les propositions de matériels et de produits étaient de l'ordre de la centaine chaque jour. Chacun vantait son matériel extraordinaire et nous demandait d'accepter son expérimentation. Finalement, toutes ces expériences ont montré que nous n'avons pas, à l'heure actuelle, une bonne maîtrise technique du problème. Vous avez eu raison de le souligner.

Je voulais vous prier de m'excuser de n'avoir pas repris la parole après votre propos, ainsi qu'après celui de M. Lombard en ce qui concerne précisément l'intention des sénateurs de poser de nouvelles questions si les réponses qu'ils demandent ne leur sont pas données. J'ai été moi-même parlementaire plusieurs années. Je comprends très bien la nécessité de cette position.

Je veux dire également à M. Le Pors, qui vient de déclarer que le Gouvernement s'opposerait à ce que la lumière soit faite sur cette affaire qu'au contraire — et ce sera mon dernier mot — le Gouvernement entend que toute la lumière soit faite. Il entend que le Parlement et l'opinion française et internationale soient largement informés. Mais le Gouvernement entend aussi que les leçons soient tirées de cette épreuve que nous traversons pour que celle-ci, dans toute la mesure du possible, ne se reproduise plus. Je crois que c'est plus par une collaboration, par un effort en commun que nous y arriverons que par le maintien des ambiguïtés. C'est pourquoi je suis très franchement pour la clarté dans cette affaire.

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

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 6 —

#### DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

**M. le président.** J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante :

Mlle Irma Rapuzzi demande à M. le Premier ministre si, conformément à ses promesses publiques et solennelles, confirmées par M. le Président de la République, le Gouvernement envisage de refondre les bases d'imposition de la fiscalité locale, qu'il s'agisse de la taxe d'habitation, dont les iniquités ont été maintes fois dénoncées : mauvaises évaluations des valeurs locatives ; choix arbitraire de la période de référence pour l'application de l'écrêtement ; assujettissement de contribuables modestes qui ne sont pas soumis à l'impôt sur le revenu ; ou de la taxe professionnelle qui, d'adaptations en mesures transitoires, ne fait pas toujours l'objet de solutions appropriées et qui provoque un nombre toujours plus grand de mécontents.

D'une manière plus générale, il est maintenant vital de savoir quelles mesures sont envisagées pour mettre à la disposition des collectivités locales des ressources nouvelles évolutives, adaptées à leurs responsabilités. Faute de quoi, confrontés à des charges de plus en plus lourdes dans les secteurs de la vie économique, sociale et urbaine, acculés à s'endetter pour y faire face, nombre de collectivités locales se trouveront en état de cessation de paiement.

Au regard de ces circonstances, la mise en œuvre immédiate des promesses faites par M. Barre, dans son discours de Blois, pourrait constituer une première étape vers l'amélioration d'une situation alarmante qui réclame, en tout état de cause, une refonte complète des finances et de la fiscalité locales.

Mlle Irma Rapuzzi souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement sur cette importante question (n° 35).

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 7 —

#### DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

**M. le président.** J'ai reçu de MM. Anicet Le Pors, Marcel Rosette, Léon David, Jacques Eberhard, Gérard Ehlers et des membres du groupe communiste et apparenté, une proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête parlementaire sur les circonstances dans lesquelles ont eu lieu l'échouement de l'*Amoco Cadiz* et ses conséquences pour la population et la région concernées.

La proposition de résolution sera imprimée sous le numéro 303, distribuée, renvoyée, s'il n'y a pas d'opposition, à la commission des affaires culturelles et, en vertu de l'article 11 du règlement du Sénat, pour avis à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. André Colin, Georges Lombard, Edouard Le Jeune, Louis Orvoen, Jean de Bagneux, Bernard Lemarié, Pierre Marzin, Louis Le Montagner, Raymond Marcellin, Joseph Yvon et Michel Chauty, une proposition de résolution tendant à créer une commission d'enquête sur les causes et les conséquences du naufrage d'un navire pétrolier à proximité des côtes de Bretagne.

La proposition de résolution sera imprimée sous le numéro 304, distribuée, renvoyée, s'il n'y a pas d'opposition, à la commission des affaires culturelles et, pour avis, en application de l'article 11 du règlement, à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, de règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

— 8 —

#### DEPOT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu de M. Antoine Andrieux, un rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord maritime entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République arabe d'Egypte signé à Paris le 15 juillet 1975. (N° 112, 1977-1978.)

Le rapport sera imprimé sous le numéro 302 et distribué.

— 9 —

#### RENOI POUR AVIS

**M. le président.** La commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation demande que lui soit renvoyée, pour avis, la proposition de résolution présentée par MM. Alain Poher, Etienne Dailly, Jacques Boyer-Andrivet, Maurice Schumann, André Méric, Gérard Minvielle, Paul Guillard, Jean Cauchon, Auguste Billiemaz, Jacques Braconnier, Mme Brigitte Gros, MM. Baudouin de Hauteclocque, Michel Moreigne, Roland Ruet, Guy Schmaus et Raoul Vadepied, tendant à modifier les articles 24, 44 et 45 du règlement du Sénat (n° 153 et 286, 1977-1978) dont la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale est saisie au fond.

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

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 10 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 13 avril 1978, à quinze heures :

1. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, complétant et modifiant diverses dispositions du Code civil, du Code de la nationalité et du Code de la santé publique. [N° 100 et 280 (1977-1978). — M. Charles de Cuttoli, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.]

2. — Discussion en deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, concernant les comités professionnels de développement économique. [N° 485 (1976-1977), 53, 172 et 290 (1977-1978). — M. Auguste Chupin, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.]

3. — Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant et complétant la loi n° 68-1 du 2 janvier 1968 tendant à valoriser l'activité inventive et à modifier le régime des brevets d'invention. [N° 102 et 281 (1977-1978). — M. Pierre Marcilhacy, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale et n° 291 (1977-1978), avis de la commission des affaires économiques et du Plan. — M. Maurice Schumann, rapporteur.]

4. — Discussion des conclusions du rapport de M. Pierre Marcilhacy fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur la proposition de résolution de MM. Alain Poher, Etienne Dailly, Jacques Boyer-Andrivet, Maurice Schumann, André Méric, Gérard Minvielle, Paul Guillard, Jean Cauchon, Auguste Billiemaz, Jacques Braconnier, Mme Brigitte Gros, MM. Baudouin de Hauteclocque, Michel Moreigne, Roland Ruet, Guy Schmaus et Raoul Vadepied tendant à modifier les articles 24, 44 et 45 du règlement du Sénat. [N° 153 et 286 (1977-1978).]

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 12 avril 1978, à zéro heure trois minutes.)

Le Directeur  
du service du compte rendu sténographique,  
ANDRÉ BOURGEOT.

## Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 6 avril 1978.

I. — Page 363, 2<sup>e</sup> colonne :

Avant la rubrique Ordre du jour, rétablir les rubriques 8, 9 et 10 suivantes :

— 8 —

## DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de MM. Félix Ciccolini, Marcel Champeix, Georges Dayan, Jean Geoffroy, Léopold Heder, Jean Nayrou, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Edgar Tailhades, Charles Alliès, Antoine Andrieux, Raymond Courrière, Bernard Chochoy, Georges Dagonia, Michel Darras, Emile Durieux, Maurice Janetti, Tony Larue, Gérard Minvielle, Jean Périquier, Jean-Jacques Perron, Albert Pen, Edouard Soldani, Marcel Souquet et des membres du groupe socialiste et rattaché administrativement, une proposition de loi instituant le délit de pollution.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 292, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. Michel Sordel, Raymond Bouvier, Rémi Herment, Pierre Jourdan, Pierre Labonde, Marcel Lucotte, Jacques Ménard, André Picard, Raoul Vadepied, une proposition de loi modifiant diverses dispositions du livre V du code de la santé publique et relative à la pharmacie vétérinaire.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 295, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. Gustave Héon, Etienne Dailly, Jean Gravier, Pierre Labonde, Jacques Pelletier, une proposition de loi tendant à élargir les conditions de saisine du médiateur.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 299, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Henri Caillavet une proposition de loi relative au droit de vivre sa mort.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 301, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 9 —

## DEPOT DE RAPPORTS

**M. le président.** J'ai reçu de M. Auguste Chupin un rapport fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, sur le projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, concernant les comités professionnels de développement économique. (N<sup>o</sup> 172 [1977-1978], 485 [1976-1977] et in-8<sup>o</sup> 18 [1977-1978].)

Le rapport sera imprimé sous le numéro 290 et distribué.

J'ai reçu de M. Francis Palmero un rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République française et l'office international des épizooties relatif au siège de l'office international des épizooties et à ses privilèges et immunités sur le territoire français, ensemble deux annexes, signé à Paris le 21 février 1977. (N<sup>o</sup> 20 [1977-1978].)

Le rapport sera imprimé sous le numéro 293 et distribué.

J'ai reçu de M. Henri Caillavet un rapport d'information fait en vertu des dispositions de l'article 22, premier alinéa, du

règlement du Sénat, au nom de la commission des affaires culturelles, sur les conditions de la qualité des programmes et de la création à la radio-télévision française, à la suite de l'institution, par cette commission, d'un groupe de travail.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 294 et distribué.

J'ai reçu de M. Gustave Héon un rapport fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sur le projet de loi autorisant l'approbation de la convention fiscale entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République unie du Cameroun, ensemble deux échanges de lettres, signée à Yaoundé le 21 octobre 1976 (n<sup>o</sup> 141, 1977-1978).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 296 et distribué.

J'ai reçu de M. Gustave Héon un rapport fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale autorisant l'approbation de la convention entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République des Philippines tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôt sur le revenu, ensemble un protocole, signée à Kingston (Jamaïque) le 9 janvier 1976 (n<sup>o</sup> 186, 1977-1978).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 297 et distribué.

J'ai reçu de MM. Jacques Pelletier, Paul Pillet, Charles de Cuttoli et Jacques Thyraud un rapport d'information fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, à la suite d'une mission effectuée du 31 mars au 14 avril 1977 sur l'organisation administrative des territoires d'outre-mer, de la Nouvelle-Calédonie et de la Polynésie française, et sur les structures politiques du condominium des Nouvelles-Hébrides.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 298 et distribué.

J'ai reçu de M. Emile Didier un rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne et de l'Etat espagnol relatif à l'extension de certaines dispositions de sécurité sociale, signé à Paris le 1<sup>er</sup> mars 1977 (n<sup>o</sup> 63, 1977-1978).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 300 et distribué.

— 10 —

## DEPOT D'UN AVIS

**M. le président.** J'ai reçu de M. Maurice Schumann un avis présenté au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant et complétant la loi n<sup>o</sup> 68-1 du 2 janvier 1968 tendant à valoriser l'activité inventive et à modifier le régime des brevets d'invention (n<sup>o</sup> 102 et 281, 1977-1978).

L'avis sera imprimé sous le numéro 291 et distribué.

II. — En conséquence, affecter le numéro 11 à la rubrique Ordre du jour.

## QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 11 AVRIL 1978

(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

*Développement des méthodes de drainage du sol.*

2160. — 7 avril 1978. — **M. Kléber Malecot** demande à **M. le ministre de l'agriculture** de bien vouloir exposer les dispositions que le Gouvernement entend prendre afin de développer d'une manière importante des méthodes de drainage du sol, lequel présente de multiples avantages tant pour les agriculteurs que pour la collectivité nationale.

*Célébration du 60<sup>e</sup> anniversaire de l'armistice de 1918.*

2161. — 7 avril 1978. — **M. Jean Cauchon** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** de bien vouloir lui préciser les dispositions envisagées par le Gouvernement en liaison avec les associations d'anciens combattants et victimes de guerre pour que puisse être célébré avec tout l'éclat nécessaire le 60<sup>e</sup> anniversaire de l'armistice de 1918.

*Création d'une carte médicale d'urgence.*

2162. — 11 avril 1978. — **M. Henri Caillavet** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** si elle n'entend pas devoir prendre en considération les propositions de certaines associations tendant à la création d'une carte médicale d'urgence afin, notamment, après le vote de la loi sur les prélèvements d'organes et la parution des décrets d'application, de mieux protéger encore la liberté individuelle, favoriser la solidarité et assurer la survie de maintes personnes en danger.

**QUESTIONS ECRITES**

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 11 AVRIL 1978

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — 1. Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« 2. 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. — 1. 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.

« 2. 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.

« 3. 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. »

*Petites et moyennes entreprises : moyens de financement.*

25926. — 11 avril 1978. — **M. Pierre Vallon** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à une suggestion formulée dans l'avis adopté par le conseil économique et social (conjoncture économique au deuxième semestre 1977) dans lequel il suggère un développement des actions entreprises dans certains secteurs ou types d'activités ou dans certaines régions telles que celles relatives à la progression des moyens de financement des petites et moyennes entreprises, à la création de nouvelles entreprises et à l'adaptation des régions industrielles les plus atteintes. Il demande en outre que le redéploiement de l'industrie puisse prendre en compte les besoins nationaux trop souvent satisfaits par des firmes étrangères.

*Lorraine : ouverture d'un centre interministériel de renseignements administratifs.*

25927. — 11 avril 1978. — **M. Jean-Marie Rausch** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de bien vouloir préciser les perspectives et les échéances d'ouverture dans la région Lorraine et notamment à Metz d'un centre interministériel de renseignements administratifs, lequel a pour vocation essentielle de répondre par téléphone à toutes les questions d'ordre administratif que se posent les usagers.

*Alsace : ouverture d'un centre interministériel de renseignements administratifs.*

25928. — 11 avril 1978. — **M. Louis Jung** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de bien vouloir préciser les perspectives et les échéances d'ouverture dans la région Alsace d'un centre interministériel de renseignements administratifs, lequel a pour vocation essentielle de répondre par téléphone à toutes les questions d'ordre administratif que se posent les usagers.

*Bretagne : ouverture d'un centre interministériel de renseignements administratifs.*

25929. — 11 avril 1978. — **M. Louis Le Montagner** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de bien vouloir préciser les perspectives et les échéances d'ouverture dans la région Bretagne d'un

centre interministériel de renseignements administratifs, lequel a pour vocation essentielle de répondre par téléphone à toutes les questions d'ordre administratif que se posent les usagers.

*Provence - Côte d'Azur : ouverture d'un centre interministériel de renseignements administratifs.*

25930. — 11 avril 1978. — **M. Jean Francou** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de bien vouloir préciser les perspectives et les échéances d'ouverture dans la région Provence - Côte d'Azur d'un centre interministériel de renseignements administratifs, lequel a pour vocation essentielle de répondre par téléphone à toutes les questions d'ordre administratif que se posent les usagers.

*Entreprises : réduction des taux d'intérêt.*

25931. — 11 avril 1978. — **M. Edouard Le Jeune** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à une proposition formulée dans l'avis adopté par le Conseil économique et social (conjoncture économique au deuxième semestre 1977) dans lequel il suggère que soit poursuivie la recherche de la réduction des taux d'intérêt afin d'encourager les entreprises à investir et limiter la progression des coûts de production.

*Investissements dans les entreprises : amélioration.*

25932. — 11 avril 1978. — **M. Louis Jung** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à une proposition formulée dans l'avis adopté par le Conseil économique et social (conjoncture économique au deuxième semestre 1977) dans lequel il demande au Gouvernement de promouvoir et d'améliorer la mise en œuvre des incitations à l'investissement en développant notamment les fonds propres des entreprises par la réévaluation des immobilisations dans les bilans, l'aide aux investissements des entreprises exportatrices, industrielles ou commerciales et le soutien du marché financier. Il suggère en outre que les emprunts d'Etat puissent aider à l'engagement d'investissements dans le commerce et l'artisanat ainsi que dans les régions où les difficultés d'emploi sont les plus aiguës.

*Personnes âgées isolées : centre de veille et de secours.*

25933. — 11 avril 1978. — **M. René Jager** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** de bien vouloir lui indiquer l'état actuel et la suite que le Gouvernement envisage de réserver aux conclusions de l'étude concernant la constitution d'un réseau d'appels de détresse associé au téléphone et qui permettrait notamment de relier les personnes âgées particulièrement isolées à un centre de veille et de secours.

*Conditions de formation des prix : études.*

25934. — 11 avril 1978. — **M. René Jager** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à une suggestion formulée dans l'avis adopté par le Conseil économique et social (conjoncture économique au deuxième semestre 1977) dans lequel il suggère le développement systématique des études de conditions de formation de prix, secteur par secteur, de manière à clarifier les rapports entre la distribution et les autres secteurs de l'économie.

*Modération de la hausse des prix : renforcement de la concurrence.*

25935. — 11 avril 1978. — **M. Henri Goetschy** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à une suggestion formulée dans l'avis adopté par le Conseil économique et social (conjoncture économique au second semestre 1977) dans lequel il indique que pour assurer la décélération des hausses des prix, il conviendrait de limiter les distorsions trop importantes et de renforcer les conditions de concurrence. Il suggère notamment d'arriver à une meilleure modération des prix par une politique conventionnelle associant les organisations de consommateurs plutôt que par une réglementation trop stricte.

*Certificat d'urbanisme : valeur.*

25936. — 11 avril 1978. — **M. Jean Colin**, se référant à la réponse qui lui a été fournie le 31 janvier 1978 à sa question écrite n° 24845, réponse dans laquelle il est précisé qu'à la suite d'un sursis à statuer, l'administration peut être mise en demeure de

prendre définitivement position dans un délai de trois années après cette décision de sursis à statuer, même au cas où elle serait renouvelée, demande à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** de lui faire connaître si, pour apprécier la date initiale d'un sursis à statuer, la délivrance d'un certificat d'urbanisme qui peut être obtenu sans frais, a valeur égale à une décision consécutive à un dépôt de permis de construire, cette dernière formalité exigeant par contre le débours de frais d'études souvent élevés.

*Emploi des jeunes : contacts avec l'entreprise pendant la scolarité.*

25937. — 11 avril 1978. — **M. Jean Cauchon** demande à **M. le ministre de l'éducation** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à une importante suggestion formulée par le Conseil économique et social dans son avis sur l'emploi des jeunes, dans lequel il propose notamment la mise en contact du jeune avec les réalités du monde du travail de la profession, dès avant sa sortie du système de formation afin de faciliter, dans la mesure du possible, le passage de l'un à l'autre. Cette amélioration pourrait être réalisée par des contacts entre le jeune scolaire et l'entreprise, des stages de jeunes en milieu de travail, des stages d'enseignants en entreprises, l'association de professionnels à l'enseignement ou encore des séances d'information sur les métiers et les carrières.

*Etudiants de lettres et sciences : formation professionnelle complémentaire.*

25938. — 11 avril 1978. — **M. René Ballayer** demande à **Mme le ministre des universités** de bien vouloir préciser la suite qu'elle envisage de réserver à une proposition formulée dans l'avis du Conseil économique et social sur l'emploi des jeunes, laquelle suggère que, pour certains types de formation universitaire, en particulier les études de lettres et de sciences dont les débouchés, qui étaient jusqu'alors essentiellement l'enseignement et la recherche, ne peuvent plus suffire à faire face à l'expansion actuelle des effectifs d'étudiants, il conviendrait d'envisager ou de poursuivre la détermination de filières professionnelles nouvelles avec possibilité de formation professionnelle complémentaire.

*Embouteillage de liquides alimentaires sous plastique : risque sanitaire.*

25939. — 11 avril 1978. — **M. André Fosset** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille**, à la suite de la réponse qu'elle a bien voulu faire à sa question écrite n° 24542, si les études entreprises tant sur le plan national que sur le plan européen font bien apparaître qu'il n'existe actuellement aucun risque dans le domaine de l'alimentation en ce qui concerne l'influence sur la santé des taux exprimés de monomère pouvant migrer dans les liquides (eau, vin, huile, vinaigre), lorsque ces liquides, embouteillés dans un matériau plastique, sont longuement exposés au soleil, ce qui est souvent le cas, avant la vente, de leur présentation dans les magasins et, après la vente, de leur stockage chez les consommateurs et, dans le cas où une telle certitude ne serait pas formellement acquise, si elle n'estime pas que devrait être organisée une campagne d'information faisant connaître le délai maximum dans lequel les liquides ainsi embouteillés peuvent être consommés sans aucun risque sanitaire et être clairement indiquée sur chacune des bouteilles proposées à la vente la date exacte de l'embouteillage.

*Région Centre : ouverture d'un centre interministériel de renseignements administratifs.*

25940. — 11 avril 1978. — **M. Kléber Malécot** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de bien vouloir préciser les perspectives et les échéances d'ouverture, dans la région Centre, d'un centre interministériel de renseignements administratifs, lequel a pour vocation essentielle de répondre par téléphone à toutes les questions d'ordre administratif que se posent les usagers.

*Emploi des jeunes : formation technologique large.*

25941. — 11 avril 1978. — **M. Jean-Pierre Blanc** demande à **M. le ministre de l'éducation** de bien vouloir préciser la suite qu'il envisage de réserver à une proposition formulée par l'avis du Conseil économique et social sur l'emploi des jeunes dans laquelle il indique qu'il conviendrait, en raison même de l'évolution rapide des techniques et compte tenu du développement nécessaire de la formation professionnelle continue, de favoriser une formation technologique initiale suffisamment large et souple pour permettre les adaptations ultérieures nécessaires.

*Cotisations d'assurance maladie des artisans et commerçants retraités : harmonisation avec le régime des salariés.*

25942. — 11 avril 1978. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur les distorsions importantes existant encore à l'heure actuelle entre les régimes d'assurance maladie des salariés et ceux des travailleurs indépendants des professions artisanales, commerciales ou industrielles. Il lui demande de bien vouloir préciser les échéances de mise en application des dispositions prévues pour obtenir l'égalité de traitement entre les uns et les autres par la loi d'orientation du commerce et de l'artisanat afin que puisse être réalisée l'exonération totale des cotisations sur les pensions de retraite servies aux anciens commerçants et artisans.

*Programme « Saumon-Atlantique » : travaux sur l'Allier.*

25943. — 11 avril 1978. — **M. Jean Cluzel** demande à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** de bien vouloir lui faire connaître la nature et l'importance des travaux qui doivent être réalisés sur l'Allier grâce à la subvention accordée par le fonds d'intervention et d'action pour la nature et l'environnement dans le cadre du programme « Saumon-Atlantique ». Il souhaite que lui soient fournies plus particulièrement des précisions sur les projets de travaux concernant la partie de cette rivière qui traverse le département de l'Allier.

*Bulletin de salaires des ouvriers : montant des charges sociales des entreprises.*

25944. — 11 avril 1978. — **M. Jean Cluzel** demande à **M. le ministre du travail et de la participation** s'il ne conviendrait pas de faire figurer sur les bulletins de salaires délivrés aux ouvriers et employés, tant du secteur public que du secteur privé, le montant total et détaillé des charges sociales à payer par les entreprises. En effet, l'importance de ces charges, qui dans certaines professions dépassent 80 p. 100 du montant du salaire mensuel brut, doit être connue des intéressés, d'autant plus qu'il s'agit d'un salaire différé géré, pour l'essentiel, par les caisses habilitées à cet effet.

*Nord-Pas-de-Calais : étatisation des établissements d'enseignement.*

25945. — 11 avril 1978. — **M. Léandre Létouart** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation financière de la commune d'Avion (Pas-de-Calais) dans laquelle fonctionne un lycée classique et moderne. Cette commune réserve 40 p. 100 de ses dépenses à l'enseignement. Elle supporte 36 p. 100 des dépenses de fonctionnement du lycée et 40 p. 100 des dépenses de fonctionnement de deux C. E. S. Considérant la faiblesse des ressources de la commune et la charge relative que ces établissements constituent pour son budget, il lui demande : 1° combien il est prévu d'étatiser de lycées en 1978-1979 ; 2° combien il reste de lycées à étatiser dans l'académie du Nord-Pas-de-Calais ; 3° combien de lycées seront étatisés en 1978-1979 dans l'académie du Nord-Pas-de-Calais ; 4° s'il ne considère pas que le premier critère à retenir pour déterminer la priorité doit être celui de l'indice de richesse de la commune.

*Elections :*

*heures de fermeture des bureaux de vote.*

25946. — 11 avril 1978. — **Mme Brigitte Gros**, se référant aux observations émises par de nombreux maires et conseillers municipaux de la région parisienne sur l'heure de clôture des scrutins des 12 et 19 mars 1978, demande à **M. le ministre de l'intérieur** s'il ne pourrait pas, à l'avenir et pour toutes les élections au suffrage universel direct, inviter les préfets à consulter les bureaux d'associations départementales de maires chaque fois qu'ils envisagent de modifier l'heure réglementaire de clôture du scrutin. Cette consultation permettrait une meilleure prise en compte des circonstances locales. Elle éviterait notamment que des arrêtés retardant l'heure de clôture du scrutin interviennent dans des circonscriptions où il est constant que peu d'électeurs utilisent la facilité qui leur est donnée, et contribueraient de la sorte à limiter le nombre des cas de diffusion tardive des résultats de l'élection.

*Politique de l'emploi : embauchage de travailleurs en location.*

25947. — 11 avril 1978. — **M. Gérard Ehlers** appelle tout particulièrement l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur le fait qu'en réponse à sa question écrite n° 24635 du 15 novembre 1977 concernant le licenciement de 110 salariés de la C. F. E. M., il lui fut indiqué le 14 février 1978 : « La C. F. E. M. a décidé de fermer

son chantier de Dunkerque sans qu'il soit question pour autant d'abandonner une activité pour laquelle les Français avaient acquis une grande notoriété et qui pourrait reprendre avec les prochaines campagnes d'exploitation ». Il lui expose que, quelques mois après le licenciement des 110 salariés, une centaine de travailleurs en location viennent d'être embauchés dans cette entreprise. Compte tenu du fait qu'il s'agit d'une pratique patronale qui se développe considérablement, il lui demande quelles mesures il compte prendre afin d'interdire de telles pratiques mettant en cause les droits les plus fondamentaux des salariés.

*Viande attendrie : réglementation.*

25948. — 11 avril 1978. — **M. Claude Fuzier** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur le problème de la viande attendrie, et lui demande : 1° si l'attendrissage de la viande attendrie peut être considérée comme une nécessité économique ; 2° s'il n'y a pas des progrès à faire dans la réglementation de l'attendrissage et la vente de la viande attendrie.

*S. I. V. O. M. : délégation de pouvoirs de délégués communaux.*

25949. — 11 avril 1978. — **M. Rémi Herment** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les conditions de délégation de pouvoirs des délégués représentant les communes aux comités syndicaux des S. I. V. O. M. Il semble, en effet, résulter de la doctrine actuelle une possibilité, pour un délégué titulaire d'une commune déterminée, de donner procuration à un délégué titulaire d'une autre commune. Ce dernier se trouvera donc placé en situation de pouvoir, par son choix, engager les finances d'une autre commune que celle qu'il représente. L'auteur souhaiterait que lui soit confirmée cette interprétation et la possibilité qui s'en dégage. Il aimerait également qu'il lui soit précisé si les conséquences qui peuvent, à la limite, en résulter lui paraissent compatibles avec les règles qui ont prévu la compétence exclusive des conseillers municipaux de la commune pour engager financièrement cette dernière.

*Emetteur privé installé en Sarre : diffusion de films.*

25950. — 11 avril 1978. — **M. Henri Caillavet** demande à **M. le Premier ministre** s'il peut lui donner l'assurance qu'il s'opposera à la diffusion de films et informations à partir d'un émetteur privé installé en Sarre et appartenant à Europe n° 1. En effet, par le contrôle financier qu'il exerce sur la Sofirad, il est en mesure de s'opposer à de semblables errements. En conséquence, il souhaite qu'il puisse d'urgence donner un démenti à une information qui trouble les esprits et qui surtout porterait une atteinte grave aux services publics.

*Chefs d'établissements secondaires : attribution d'une prime.*

25951. — 11 avril 1978. — **M. Jacques Chaumont** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur le fait que le 15 février 1978, à l'occasion d'une conférence de presse, le ministre de l'éducation avait promis aux chefs d'établissements secondaires que la question de leur statut serait très rapidement réexaminée. Commentant cette conférence de presse, le « Courrier de l'éducation » n° 66 du 27 février 1978 écrit : « Cette année l'importance de leurs responsabilités (de chefs d'établissements secondaires) a été reconnue par le Gouvernement qui leur a attribué une indemnité de fonction. Dans un avenir proche, il est envisagé de créer un corps à trois grades comportant chacun son échelonnement indiciaire. La nature des responsabilités assumées (direction de collège ou de lycée) ne tiendra pas nécessairement compte du grade. » Il aimerait savoir la date à laquelle les chefs d'établissements secondaires bénéficieront effectivement de la prime de 2 500 francs qui leur a été promise. S'agissant de la création des nouveaux grades des chefs d'établissements, il lui demande de tout mettre en œuvre pour que cette création intervienne pour la prochaine rentrée scolaire et quelles sont ses intentions dans ce domaine.

*Coudekerque-Branche : situation des caristes dans une entreprise.*

25952. — 11 avril 1978. — **M. Gérard Ehlers** appelle tout particulièrement l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur le conflit existant dans l'huilerie-savonnerie de Coudekerque-Branche. Il lui expose que 18 caristes sont en grève pour le relèvement de leur classification, promis depuis juin 1976 par la direction. Il insiste sur le fait que cette revendication est particulièrement justifiée par l'évolution importante qui s'est produite dans le travail des caristes (fait d'ailleurs reconnu par la direction de l'entreprise). Il souligne que non content de refuser toute discussion, le patron a recours aux interventions d'huissier, lettres aux

familles, intimidations, sanctions. Actuellement le « chômage technique » gagne tous les ateliers et services. Il s'agit en fait d'un véritable lock-out parfaitement illégal, face à des salariés réclamant le droit de négocier une meilleure part des résultats de l'augmentation importante de leur productivité due aux cadences de travail et permettant à la Société Lesieur de réaliser en 1977 un bénéfice net de 7,5 milliards d'anciens francs en augmentation de 10,5 p. 100 sur celui de 1976. Il lui demande en conséquences quelles mesures il compte prendre afin : 1° d'imposer à la direction de l'entreprise une véritable négociation et la satisfaction de cette légitime revendication ; 2° de garantir les revenus des salariés injustement lock-outés par la direction ; 3° de faire respecter : la liberté de revendiquer ; la liberté de négocier ; la liberté du droit de grève.

*Contrats de ventes : lutte contre les clauses abusives.*

25953. — 11 avril 1978. — **M. Claude Fuzier** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur les clauses abusives dans les contrats de vente de biens ou de prestations de services. La récente loi sur la protection et l'information des consommateurs prévoit la possibilité d'interdire, par décret, les clauses jugées abusives par une commission d'experts dans laquelle siègent trois représentants des consommateurs, qui peut jouer un rôle non négligeable. Il lui demande à ce propos : 1° s'il ne lui paraît pas regrettable que les membres de la commission des clauses abusives soient astreints au secret ; 2° comment les représentants des consommateurs pourront rendre compte de la mission qui leur a été confiée.

*Concentration d'entreprises : incidences sur l'emploi.*

25954. — 11 avril 1978. — **M. Louis Longuequeue** expose à **M. le ministre de l'industrie** qu'aux termes d'un accord conclu le 29 mars 1978, la Cogema qui détenait 10 p. 100 des actions de la société industrielle des minerais de l'Ouest (S. I. M. O.), vient de se rendre acquéreur de 41 des 51 p. 100 d'actions détenues dans le capital de cette société, par Pechiney-Ugine-Kuhlman. A l'issue d'une période de trois ans, la Cogema pourra racheter les 9 p. 100 du capital, encore détenu par P. U. K. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître : 1° si cette prise de participation n'est pas susceptible d'entraîner, à terme, des incidences sur l'emploi, en particulier pour l'unité de traitement d'uranium située en Haute-Vienne, à Bessines ; 2° quels sont les moyens financiers qui ont dû être mis en œuvre par la Cogema, filiale à 100 p. 100 du C. E. A., pour réaliser cette transaction.

*Vaccination antirubéolique : opportunité.*

25955. — 11 avril 1978. — **M. Claude Fuzier** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le problème de la vaccination antirubéolique qui, dans notre pays est facultative. Constatant qu'elle n'est obligatoire que dans un seul pays, les Etats-Unis, il lui demande : 1° si elle estime que le système actuellement en vigueur en France donne de bons résultats ; 2° quelle est sa position vis-à-vis de celui des Etats-Unis.

*Pollution en Bretagne : conséquences sur le tourisme social.*

25956. — 11 avril 1978. — **M. André Fosset** expose à **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** que le ministre qui a touché les côtes de Bretagne, à la suite de l'échouage de l'Amoco Cadiz, et qui provoque la renonciation à des projets de séjour de vacances dans les régions touchées est lourde de conséquence aussi pour le tourisme social. Certaines maisons familiales gérées par des associations sans but lucratif ont effectué des investissements importants pour le financement desquels elles comptaient sur une occupation intégrale des installations qu'elles gèrent. Or, elles enregistrent de nombreuses défaillances et vont, de ce fait, se trouver dans l'impossibilité de remplir les engagements financiers qu'elles avaient contractés. Il lui demande ce qu'il compte faire pour aider ces associations à surmonter les difficultés qu'entraînent pour elles la situation actuelle.

*Coopératives agricoles : acquisition de biens fonciers.*

25957. — 11 avril 1978. — **M. Maurice Janetti** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le fait qu'aucune des dispositions législatives ou réglementaires réglant le statut des coopératives agricoles ne prohibent, à sa connaissance, l'acquisition par ces organismes de biens fonciers en vue de les mettre à la disposition de leurs membres. Il lui demande en conséquence si les coopératives agricoles peuvent valablement acquérir des terrains en vue de permettre à leurs membres de « faciliter ou développer leur activité économique, améliorer ou accroître les résultats de cette activité » au sens de l'article 3-19-I de la loi n° 72-516 du 27 février 1972.

*Collectivités locales : constitution de zones d'activité agricole par expropriation.*

**25958.** — 11 avril 1978. — **M. Maurice Janetti** demande à **M. le ministre de l'agriculture** si les collectivités publiques, et notamment les communes, peuvent valablement recourir à l'expropriation en vue de constituer des zones d'activité agricole permettant le maintien d'emplois menacés pour création d'emplois nouveaux, les collectivités demeurant propriétaires du sol et les mettant par baux ruraux à la disposition des exploitants, lorsque ce procédé apparaît seul susceptible d'« assurer la conservation et l'amélioration du patrimoine foncier non bâti et bâti ainsi que la modernisation de ce dernier... » et de « promouvoir et favoriser une structure d'exploitation de type familial susceptible d'utiliser au mieux les méthodes techniques modernes de production et de permettre le plein emploi du travail et du capital d'exploitation », au sens de la loi d'orientation agricole du 5 août 1960.

*Terres incultes : textes d'application de la loi.*

**25959.** — 11 avril 1978. — **M. Janetti** demande à **M. le ministre de l'agriculture** dans quel délai le Gouvernement entend élaborer et publier les textes nécessaires à l'application de la loi n° 78-10 du 4 janvier 1978 relative à la mise en valeur des terres incultes récupérables.

*Provence - Alpes - Côte d'Azur : sauvegarde de l'oléiculture.*

**25960.** — 11 avril 1978. — **M. Janetti** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la régression de la production oléicole dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et particulièrement dans le département du Var. Il apparaît notamment que nombre d'oliveraies sont plantées d'arbres trop âgés ou de variétés inadaptées; ce qui a pour conséquence d'entraîner une dégradation simultanée des rendements et de la qualité. Il lui demande en conséquence s'il ne lui semble pas opportun d'instituer une prime à la replantation tenant compte des spécificités locales et des possibilités du marché, et de manière plus générale quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour assurer l'avenir de l'oléiculture provençale et varoise dans la perspective d'une élargissement de la Communauté économique européenne à de nouveaux pays méditerranéens.

*Conseillers techniques et pédagogiques de la jeunesse et des sports : situation.*

**25961.** — 11 avril 1978. — **M. Janetti** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports** sur la situation des conseillers techniques et pédagogiques de la jeunesse et des sports (C.T.P.). Il lui demande quelles mesures sont prévues dans l'immédiat en faveur de ces personnels contractuels et s'il envisage de mettre à l'étude la titularisation et l'élaboration d'un statut pour ces personnels.

*Impôt sur la fortune : étude.*

**25962.** — 11 avril 1978. — **M. Henri Caillavet** rappelle à **M. le Premier ministre** l'engagement qu'il a pris à plusieurs reprises, et notamment lors de la dernière campagne législative, de faire procéder à une étude très complète, afin de la soumettre au Parlement, sur la création éventuelle d'un nouvel impôt sur la fortune. Est-il en mesure, surtout après l'étude détaillée publiée par l'I. N. S. E. E., et pour que cette promesse ne reste pas un simple vœu, de lui indiquer à quelle date limite pourrait être déposé ce rapport et ouverte la discussion devant le Sénat.

*Collectivités locales : achat de terrains pour espaces verts.*

**25963.** — 11 avril 1978. — **M. Janetti** attire l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur l'inadaptation, en certains cas, de l'obligation d'achat à la charge de la collectivité publique des terrains réservés par les plans d'occupation des sols aux espaces verts, conformément aux articles L. 123-1 (6°) et L. 123-9 du code de l'urbanisme. Il apparaît en effet que certains de ces terrains pourraient, tout en demeurant propriété privée de particuliers, être ouverts au public par l'effet de conventions à caractère personnel ou réel, conclues entre les propriétaires concernés et la collectivité publique. Il lui demande en conséquence si les dispositions de l'article L. 123-9 du code de l'urbanisme sont d'ordre public ou bien si les parties à de tels contrats pourraient écarter l'obligation d'achat à la charge des collectivités publiques.

*Transfert de droits à construire : indemnisation.*

**25964.** — 11 avril 1978. — **M. Janetti** demande à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** suivant quels critères s'opère l'indemnisation d'un propriétaire dont les droits à construire sur un terrain ont été transférés sur un autre terrain en application de l'article L. 123-2 du code de l'urbanisme. Il lui demande, si cela lui est possible, de bien vouloir lui exposer plusieurs cas concrets d'une telle indemnisation.

*Port de commerce de Toulon : situation du trafic maritime à destination de la Corse.*

**25965.** — 11 avril 1978. — **M. Janetti** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur la situation du trafic maritime à destination de la Corse au départ de Toulon. Il apparaît en effet que 149 « rotations passagers » seulement sont prévues en 1978, contre 155 l'année précédente, alors que 699 services sont programmés pour le port de Nice. Cette situation semble anormale compte tenu de l'aptitude du port de Toulon (et non du port de Nice) à recevoir des navires de la troisième génération de 155 mètres de long, du droit d'occupation estivale de ce même port (35 à 40 p. 100, contre 80 p. 100 pour le port de Nice), de la desserte du port privilégié du port de Toulon tant par voie ferrée que par voie routière, de sa proximité de la vallée du Rhône, qui permet aux véhicules de cette provenance embarqués au port de Toulon de réaliser une économie de carburant « huit fois supérieure ». Il attire enfin son attention sur le fait qu'un développement précipité du trafic passager au départ du nouveau port de Nice, en voie de réalisation, aurait pour conséquence de compromettre la rentabilité des importants investissements publics effectués ces dernières années pour accroître la capacité d'accueil du port de Toulon. Il lui demande en conséquence quelles mesures son administration entend prendre pour assurer, conformément aux récentes déclarations des divers représentants du Gouvernement, tant en matière de politique maritime que de politique énergétique, un développement régulier du « trafic voyageurs » du port de Toulon.

*Retraite des fonctionnaires : majoration pour enfant.*

**25966.** — 11 avril 1978. — **M. Henri Caillavet** expose à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre** qu'un fonctionnaire qui prend sa retraite et qui, par ailleurs, a élevé trois enfants pendant plus de neuf ans ne peut toutefois pas percevoir la majoration de 10 p. 100 de sa pension prévue par l'article L. 18 du code des pensions civiles et militaires si son troisième enfant n'a pas atteint l'âge de seize ans. Il lui demande s'il ne serait pas souhaitable d'accorder, dans ce cas précis, le bénéfice de cette majoration dès la liquidation de la pension, ce qui tendrait à alléger les charges que suscite l'éducation d'un enfant.

*Concours pour le recrutement d'inspecteurs de l'information et de l'orientation scolaires : épreuves.*

**25967.** — 11 avril 1978. — **M. Léon Eeckhoutte** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre** sur certains aspects du concours de recrutement des inspecteurs de l'information et de l'orientation scolaires et professionnelles. Parmi les épreuves pratiques figure un rapport d'inspection d'un centre d'information et d'orientation. Or, en l'état actuel de la législation, les inspecteurs précités n'ont pas à inspecter les personnels (les personnels de cadre A n'étant pas inspectés, au sein du ministère de l'éducation, par des inspecteurs départementaux). De plus les candidats à ce concours, tous actuels conseillers d'orientation ou directeurs de C. I. O., n'ont jamais vu, ou lu, de tels rapports durant leur activité professionnelle. Ils souhaiteraient savoir si de tels rapports sont établis dans la réalité. Dans l'affirmative, pour quelles raisons les conseillers d'orientation et directeurs de C. I. O. n'en ont jamais connaissance. Or, lors de toute inspection, les chefs d'établissements et personnels inspectés dans les lycées et collèges reçoivent et doivent signer les rapports, conformément aux textes en vigueur. Ces textes ne s'appliquent-ils pas aux services d'orientation. Les candidats au concours d'inspecteur de l'information et de l'orientation n'ayant jamais eu connaissance de tels rapports n'en connaissant ni les caractéristiques ni la forme, ils peuvent être facilement critiqués. C'est ainsi qu'à deux ans d'intervalle le même rapport (communiqué par un candidat précédent) pour le même C. I. O. où exerçaient les mêmes personnels a pu être noté du simple au double (or cette épreuve est dotée du coefficient 6). Situation qui s'explique par le laxisme dans ce domaine, qui va à l'encontre des règles les plus élémentaires de la docimologie que les services d'orientation ont en principe pour mission de promouvoir. Il lui demande s'il ne juge pas utile d'ouvrir une enquête sur cette situation et s'il peut lui en communiquer les résultats. En outre, il souhaiterait qu'il demande

à son collègue de l'éducation de bien vouloir fixer les contenus, la destination et les exigences de tels rapports d'inspection afin que les candidats inspecteurs sachent exactement ce qui leur est demandé. Les conditions de déroulement de ce concours mériteraient aussi d'être réexaminées.

*Suicides : prévention.*

**25968.** — 11 avril 1978. — **M. Michel Moreigne** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que le nombre de suicides déclarés paraît s'élever en France à environ 14 200 par an, ce qui représenterait le second poste des décès par mort violente ; plus de la moitié de ce nombre concernerait des adolescents. Il lui demande de lui indiquer quelle politique de prévention elle entend mettre en œuvre pour remédier à ce fléau.

*Vérificateurs de la distribution : reclassement.*

**25969.** — 11 avril 1978. — **M. Michel Darras** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** sur les revendications des vérificateurs principaux et vérificateurs de la distribution et de l'acheminement, en faveur desquels une seule mesure de reclassement a été prise : création du grade d'inspecteur distribution, acheminement conservant les mêmes attributions, auquel les postulants accèdent par examen, mais dans lequel 120 emplois seulement ont été créés en 1976 et 1977. Il lui demande de bien vouloir, lui faire connaître si le Gouvernement envisage de transformer tous les emplois de vérificateurs principaux et vérificateurs en emplois d'inspecteur distribution, acheminement, comme le demandent les intéressés, dont les attributions d'organisation et de contrôle représentent une responsabilité importante, et qui déplorent l'absence de toute création budgétaire nouvelle d'emploi d'inspecteur distribution, acheminement en 1978.

*Val-de-Marne : manque de personnel dans les services postaux.*

**25970.** — 11 avril 1978. — **M. Louis Perrein** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** que la situation des effectifs des services postaux du département du Val-de-Marne ne manque pas d'être préoccupante, ainsi d'ailleurs que le soulignent les personnels intéressés et les organisations syndicales. La crise actuelle des effectifs de ce département porterait en effet sur plusieurs dizaines d'emplois du service général : agents d'exploitation et contrôleurs, que ce soit dans les services de tri ou dans les bureaux mixtes. La pénurie atteint également plusieurs dizaines d'emplois de préposé, que ce soit à l'acheminement ou à la distribution. Il faut ajouter qu'à la distribution comme dans les services mixtes le nombre de positions de travail « à découvert » sur une période de quinze jours, en mars dernier, se serait élevé à plusieurs centaines. Cette situation s'avérant très inquiétante, il lui demande de lui faire connaître les mesures qu'il compte prendre pour y porter remède et offrir ainsi aux usagers le service public auquel ils ont normalement droit.

*Créations d'emplois : demande de renseignements statistiques.*

**25971.** — 11 avril 1978. — **M. Louis Perrein** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** que la loi de finances pour 1978 porte création au titre des postes et télécommunications de 14 600 emplois dont 7 600 pour les télécommunications et 7 000 pour la poste. Ces créations devant être effectuées tous les trimestres pour la poste et tous les deux mois pour les télécommunications, il s'ensuit qu'entre janvier et avril 1978 il a été possible de renforcer sensiblement les services. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître, pour la poste comme pour les télécommunications, l'importance des dotations en emplois du service général, cadres et exécution, et en emplois de la distribution attribués à chacune des régions.

*Crue de la Seine et de ses affluents : prévention et réparation des dommages.*

**25972.** — 11 avril 1978. — **Mme Hélène Luc** attire l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur la situation suivante : les crues importantes qui se sont produites dans la région Ile-de-France ont provoqué des dégâts importants, notamment dans les départements de l'Essonne, du Val-de-Marne et de Seine-et-Marne. Dans l'Essonne, 700 pavillons et appartements ont été touchés, des entreprises industrielles et artisanales ont été endommagées de même que des édifices publics. En Seine-et-Marne, les inondations ont pris des proportions catastrophiques en particulier pour l'agri-

culture. Au niveau des infrastructures (berges, canalisations, etc.), les crues ont provoqué des dégâts importants. Le Val-de-Marne n'a pas été non plus épargné. Les populations des villes de Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Ablon, Le Perreux ont été lourdement affectées. Elle lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour : 1° que les causes de ces inondations, que les seules conditions météorologiques n'expliquent pas compte tenu de l'ampleur de ces crues et de la rapidité de la montée des eaux, soient clairement définies ; 2° que des crédits soient débloqués au plus tôt pour que les travaux prévus, notamment dans l'Essonne, soient réalisés, pour que des aides soient immédiatement versées aux sinistrés et pour que toutes les victimes soient indemnisées ; 3° que les villes soient remboursées des dépenses engagées à cette occasion ; 4° que des mesures préventives soient prises pour qu'à l'avenir une telle situation ne se reproduise pas.

## REPONSES DES MINISTRES

### AUX QUESTIONS ECRITES

#### DEFENSE

##### *Plan de charge de Turboméca.*

**25202.** — 6 janvier 1978. — **M. Hector Viron** attire l'attention de **M. le ministre de la défense** sur la situation économique des entreprises fabriquant les petites turbines et tout particulièrement celle de la société Turboméca, qui connaît actuellement de sérieuses difficultés dans une région sous-industrialisée, le Sud-Ouest. Cette situation entraîne des licenciements pour cause économique. Devant cela, il lui demande de bien vouloir lui indiquer : 1° le montant des crédits de recherche alloués à la société Turboméca et les moyens de contrôle mis en place pour en vérifier l'utilisation ; 2° les intentions du Gouvernement concernant la relance de la fabrication des avions Nord 262 motorisés par Turboméca et s'il se confirme que le moteur de servitude, l'A 200, sera fourni par Turboméca ; 3° le choix du motoriste pour le nouvel avion d'entraînement de l'armée de l'air qui devrait remplacer le Fouga Magister et si la date du lancement de cet avion a été déterminée.

*Réponse.* — Pour tenir compte de l'importance du rôle joué par la société Turboméca dans l'industrie aéronautique française, l'Etat a apporté d'importants concours financiers dans le domaine des études et développements et des mesures ont été prises pour faciliter les exportations de cette entreprise. Les conditions économiques nécessaires à la relance de l'appareil Nord 262 ne sont pas actuellement réunies. Le choix du groupe auxiliaire de puissance du futur avion de transport européen n'est pas encore arrêté ; il devra s'effectuer, au moment du lancement effectif du programme, en accord avec l'ensemble des participants. Enfin les spécifications et la définition d'un futur avion d'entraînement de l'armée de l'air sont en cours d'élaboration.

#### EQUIPEMENT ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

##### *Collectivités locales : aide à la rémunération de pistes cyclables.*

**25050.** — 16 décembre 1977. — **M. Kléber Malécot** demande à **M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire** de bien vouloir préciser les dispositions qu'il compte prendre tendant à aider les responsables des communes désireux de développer le nombre des pistes cyclables ou de réaliser à l'écart des agglomérations des terrains équipés pour le sport motocycliste ainsi qu'il est recommandé dans un rapport du comité d'études sur la violence, la criminalité et la délinquance.

*Réponse.* — L'action du ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire en faveur des aménagements destinés aux deux-roues s'exerce par l'information, l'aide technique et l'aide financière. C'est ainsi qu'au sein même de ce ministère a été créé un comité d'étude pour promouvoir l'usage des deux-roues, qui, outre des représentants de l'administration, comporte des représentants des organisations professionnelles ainsi que des associations d'usagers. Sous l'égide de ce comité, un certain nombre d'actions ont été engagées afin de réformer la réglementation en vigueur et de sensibiliser les collectivités locales aux problèmes particuliers aux deux-roues, notamment par la publication de documents traitant de l'organisation, de la conception, de la réalisation et de la gestion des aménagements en faveur des deux-roues. Parmi ces documents, on peut citer : *Aménagements en faveur des cyclistes et cyclomoteurs* (1974), *Rues et Avenues* (1975), *Les Deux-Roues légers*. — *Catalogue des cas français* (1977). Par ailleurs, l'Etat intervient pour harmoniser et soutenir les efforts et les initiatives locales par l'intermédiaire de ses services techniques locaux qui ont l'opportunité d'aider de leurs compétences les responsables des com-

munes désireux de réaliser des pistes cyclables, et d'assister ces derniers pour la mise au point des projets, comme le préconisent les instructions que le ministre de l'équipement a adressées en novembre 1974 aux services régionaux et départementaux de l'équipement. En outre, l'Etat finance des études et des travaux d'aménagements destinés à favoriser les déplacements à bicyclette et cyclomoteur, au titre de différents programmes, notamment dans le cadre d'opérations ponctuelles de sécurité, de l'aménagement des villes nouvelles, des plans de circulation, ainsi que d'un programme de catégorie I (Crédits non déconcentrés) d'aménagements en faveur des deux-roues. Les opérations réalisées dans le cadre des plans de circulation, dont la maîtrise d'ouvrage est confiée aux collectivités locales, représentent une part importante de l'effort de l'Etat. Il est difficile de la chiffrer dans la mesure où les crédits correspondants sont déconcentrés, la définition précise des opérations étant du ressort des autorités régionales. Le programme spécifique des aménagements destinés aux deux-roues comporte, d'une part, des opérations en milieu urbain complémentaires de celles réalisées dans le cadre des plans de circulation, et, d'autre part, des opérations déléguant des routes nationales du schéma directeur de leur trafic deux-roues. Si aucune programmation pluriannuelle n'est établie pour ce programme spécifique, il est toutefois possible d'indiquer à l'honorable parlementaire que près de 70 kilomètres de pistes ont été programmés de 1975 à 1977, ce qui représente un investissement total de l'ordre de 24 millions de francs. Cet effort sera naturellement poursuivi au cours des prochaines années en fonction des demandes locales. En ce qui concerne le sport motocycliste, le secrétariat d'Etat à la jeunesse et aux sports participe à la réalisation d'aménagements pour la pratique de la moto par les jeunes, à condition que ces centres présentent un triple aspect : utilisation libre des pistes dans de bonnes conditions de sécurité, école d'initiation et de perfectionnement à la conduite et manifestations sportives à caractère local pour la promotion de ce sport. Quelques-uns de ces centres, qui doivent d'ailleurs être conçus, réalisés et gérés avec l'accord et la participation des collectivités locales, fonctionnent déjà et une douzaine de projets de ce type sont actuellement à l'étude, dont celui de Tremblay-lès-Gonesse, qui comprendra, outre une piste réservée aux motocyclistes, un club de loisirs et un atelier-école de réparation.

## INTERIEUR

*Enquêtes d'utilité publique : charge de la rémunération du commissaire-enquêteur.*

**25553.** — 15 février 1978. — **M. André Bohl** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si la rémunération d'un commissaire-enquêteur est une dépense obligatoire pour une commune, même au cas où l'autorité préfectorale exige une nouvelle enquête, du fait que le dossier de la première enquête est vicié parce que ledit commissaire-enquêteur n'a pas respecté le délai de trois jours que lui laisse le décret du 6 juin 1959 pour clore le registre d'enquête et l'envoyer au maire avec son avis.

*Réponse.* — Le délai de trois jours accordé par l'article 9 du décret du 6 juin 1959, au commissaire-enquêteur pour clore le registre d'enquête et le transmettre au maire n'est pas un délai impératif. Il est toujours possible au commissaire-enquêteur de le dépasser afin de mieux étudier le dossier dans l'intérêt du public et des futurs expropriés. Dans ce cas, le dépassement de ce délai ne nécessite pas de recommencer une enquête. Cependant si l'enquête est refaite, le commissaire-enquêteur doit recevoir une rémunération. Il convient pour fixer le montant des vacations qui lui seront attribuées, de tenir compte du fait qu'une première enquête ayant déjà été effectuée, son travail en aura été facilité.

*Collectivités locales : statistiques sur les fusions-associations.*

**25714.** — 8 mars 1978. — **M. Daniel Hoeffel** demande à **M. le ministre de l'intérieur** quel est, dans le cadre de l'application de la loi n° 71-588 du 16 juillet 1971, le nombre de fusions avec création de communes associées décidées : par délibérations prises par les conseils municipaux concernés ; par voie de référendum ; par avis favorable des conseils généraux. Il lui demande quel est, depuis l'application de la loi du 16 juillet 1971 : le nombre des communes ayant officiellement demandé à sortir d'une commune issue d'une fusion ; le nombre des procédures effectivement engagées à la suite de telles demandes ; le nombre des communes dont la sortie de la commune fusionnée a été officiellement décidée.

*Réponse.* — Les procédures de fusion de communes prévues par la loi n° 71-588 du 16 juillet 1971 sont des procédures déconcentrées au niveau départemental au sujet desquelles l'administration centrale dispose des éléments statistiques suivants. Depuis l'entrée en vigueur de la loi précitée du 16 juillet 1971, dont les dispositions sont aujourd'hui reprises dans le code des communes,

832 fusions intéressant 2 025 communes ont été prononcées ; 659 d'entre elles intéressant 1 654 communes l'ont été sous le régime de la fusion-association. En application de l'article 8 de la loi, 64 consultations de la population des communes intéressées ont été organisées ; dans 14 cas, la population s'est prononcée en faveur de la fusion des communes concernées. La loi du 16 juillet 1971 n'a pas prévu la possibilité pour les communes qui se sont groupées, notamment suivant la formule de la fusion portant création d'une ou plusieurs communes associées, de revenir à la situation antérieure à la fusion. Ce texte prévoit seulement en son article 9-III la suppression de la commune associée, c'est-à-dire le passage de la fusion-association à la fusion simple. Il avait toutefois été admis que le retour à l'autonomie d'une ancienne commune aujourd'hui fusionnée pouvait intervenir dans le cadre de la procédure prévue par les articles R\* 112-17 à R\* 112-30 du code des communes relatifs à la modification des limites territoriales. En application de ces dispositions, le retour à l'autonomie de 13 communes fusionnées depuis l'entrée en vigueur de la loi du 16 juillet 1971 a été prononcé.

## SANTE ET SECURITE SOCIALE

*Complément familial : application.*

**25181.** — 2 janvier 1978. — **M. Pierre Gamboa** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur les conséquences de l'application du complément familial. Celui-ci ne garantit pas, notamment pour les familles monoparentales, les acquis (allocation de frais de garde et de salaire unique majoré). Il lui demande quelles mesures elle entend prendre pour assurer le maintien des avantages acquis. D'autre part, il attire son attention sur la situation des femmes divorcées qui ne bénéficient pas non plus de l'allocation d'orphelin et qui, si elles ne bénéficient pas non plus de l'allocation de logement, se verront rayées du fichier des allocataires et ne pourront plus prétendre à aucune aide ou aide spéciale lorsque leur dernier enfant aura atteint trois ans. Il lui demande donc si elle n'envisage pas, dans les décrets d'application, d'inclure une réglementation permettant à ces femmes de ne pas être exclues du fichier des allocataires.

*Réponse.* — Il est précisé à l'honorable parlementaire qu'aux termes de la loi du 12 juillet 1977 et des dispositions transitoires du décret n° 77-1255 du 16 novembre 1977 pris pour son application, continuent notamment à bénéficier des anciennes prestations au titre des droits acquis les personnes seules qui, d'une part, percevaient antérieurement une prestation à laquelle le complément familial se substitue, mais qui n'ouvrant pas droit à la nouvelle allocation ou celles qui, d'autre part, bien que remplissant toutes les conditions pour ouvrir droit au complément familial, percevaient des prestations d'un montant plus élevé. Il s'agit plus spécialement : des personnes seules ayant un ou deux enfants de plus de trois ans qui continuent à percevoir l'allocation de salaire unique ; des personnes seules ayant à charge un enfant de moins de trois ans qui continuent à bénéficier soit de l'allocation de salaire unique et de l'allocation pour frais de garde (411,20 francs) soit de l'allocation de salaire unique majorée et de l'allocation pour frais de garde (627,90 francs). Les personnes seules, lorsqu'elles en bénéficient, recevront en outre, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1978, une allocation d'orphelin majorée de 50 p. 100 ; cette mesure, décidée par le Gouvernement conformément aux vœux du Parlement, constitue pour 365 000 personnes isolées une amélioration correspondant à 70 francs par enfant et par mois. A cette mesure s'ajoute pour les femmes seules non bénéficiaires des droits acquis au titre de la législation antérieure et lorsque les conditions relatives à l'âge et au nombre des enfants sont remplies, le versement du complément familial. C'est ainsi que près de 130 000 personnes isolées percevront la nouvelle prestation. A titre d'exemple, la combinaison de l'institution du complément familial, d'une part, et de la revalorisation de l'allocation d'orphelin au taux partiel, d'autre part, représentera pour une personne seule ayant trois enfants à charge une amélioration de sa situation financière de 450 francs par mois. Par ailleurs, certaines personnes isolées célibataires ou divorcées ne peuvent percevoir l'allocation d'orphelin du fait qu'elles reçoivent une pension alimentaire même de manière irrégulière pourvu que la durée s'écoulant entre les versements n'excède pas six mois. En effet, le législateur n'a pas entendu que la collectivité se substitue entièrement au parent astreint à l'obligation alimentaire vis-à-vis de son enfant. Toutefois, ces personnes, lorsqu'elles n'ont qu'un enfant à charge, du fait qu'elles sont susceptibles dans la plupart des cas de bénéficier de l'allocation de logement, de l'allocation de salaire unique au titre des droits acquis, de l'allocation d'éducation spéciale, ou bien de l'allocation de parent isolé, ne seront pas rayées des fichiers des caisses d'allocations familiales et ne perdront donc pas le droit à l'allocation de rentrée scolaire et aux primes de déménagement. En tout état de cause à compter du deuxième enfant à charge, la perception des allocations familiales leur garantit sur une longue période la qualité d'allocataire des caisses d'allocations familiales. En dernier lieu il est précisé à l'honorable parle-

mentaire que le revenu familial garanti institué par la loi du 9 juillet 1976 en faveur des personnes isolées a été revalorisé de manière substantielle le 1<sup>er</sup> octobre 1977 conformément aux engagements pris par le Gouvernement lors du vote de la loi relative au complément familial. Son montant s'élève depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1978 à 1 636 francs pour une personne isolée ayant un enfant à charge, à 2 045 francs pour deux enfants et à 2 434 francs pour trois enfants. Il apparaît donc que la création du complément familial, accompagnée de mesures spécifiques prises en faveur des personnes isolées, s'est traduite pour ces dernières par une amélioration sensible de leur situation conformément aux préoccupations de l'honorable parlementaire.

*Jeunes animateurs des centres de vacances :  
affiliation à une caisse de retraite.*

**25521.** — 15 février 1978. — **M. Jean Francou** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur les conséquences de l'obligation faite à certaines associations du secteur social, telles que les centres de vacances, d'adhérer à la caisse de prévoyance et de retraite de personnel des organismes de mutualité, en vertu de la loi n° 72-1223 du 29 décembre 1972 et des décrets d'application des 11 juin, 25 juin et 8 août 1973 qui prévoient l'extension à tous les salariés de l'affiliation à un régime de retraite complémentaire dès les premières heures de travail, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1973. Lorsqu'on sait que pour bénéficier de cette retraite les assujettis devront avoir totalisé dix ans de cotisation à cette caisse, on peut s'interroger sur l'intérêt de cette prestation pour les jeunes animateurs de centres de vacances qui n'exercent leurs tâches que trois semaines par an et qui, pour la plupart, abandonneront leurs activités saisonnières dès leur entrée dans la vie professionnelle. En conséquence, il lui demande si elle ne peut rapporter de telles mesures et si elle envisage de dispenser les jeunes animateurs de cette obligation.

*Réponse.* — Il est précisé à l'honorable parlementaire que le règlement en vigueur de la caisse de prévoyance et de retraites du personnel des organismes de mutualité ne subordonne pas le bénéfice de la retraite complémentaire à une condition de durée d'affiliation à cette caisse ou de durée de services dans un organisme adhérent à ladite caisse. Les participants peuvent prétendre à une retraite complémentaire quelle que soit la durée d'activité, le montant de cette retraite étant fonction de cette durée et des cotisations versées. C'est pour bénéficier du minimum de retraite garanti prévu par l'article 10 bis du règlement de la caisse de prévoyance et de retraites du personnel des organismes de mutualité qu'il est exigé que l'agent ait accompli au moins dix années de service, à temps complet, dans un organisme adhérent à cette caisse.

*Amélioration de la situation des veuves  
dont le mari a été prisonnier en temps de guerre.*

**25560.** — 16 février 1978. — **M. Jean Cluzel** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur la situation pécuniaire difficile dans laquelle se trouvent les veuves âgées de plus de soixante-dix ans, défavorisées dans la mesure où, pour la plupart, leur pension a été liquidée avant l'entrée en application de la loi du 31 décembre 1971. Parmi ces veuves, le sort de celles qui sont titulaires de la carte d'invalidité et dont, en outre, le mari a été prisonnier en temps de guerre, paraît particulièrement digne d'intérêt. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'améliorer le montant de l'avantage de vieillesse servi aux veuves qui remplissent ces différentes conditions.

*Réponse.* — Il est rappelé à l'honorable parlementaire que la loi du 31 décembre 1971 qui a porté progressivement de 120 à 150 le nombre maximum de trimestres d'assurance susceptibles d'être pris en compte pour le calcul des pensions de vieillesse, ne s'applique qu'aux pensions dont l'entrée en jouissance est postérieure au 31 décembre 1971. De même, la loi du 21 novembre 1973, qui permet aux anciens combattants et anciens prisonniers de guerre d'obtenir, entre 60 et 65 ans, une pension de vieillesse calculée sur le taux de 50 p. 100, ne s'applique qu'aux pensions dont l'entrée en jouissance est postérieure au 31 décembre 1973. Pour des raisons essentiellement financières et de gestion (car il faudrait que les caisses procèdent, dossier par dossier, à une nouvelle liquidation, ce qui alourdirait considérablement les tâches de ces organismes et entraînerait un allongement des délais d'instruction des nouvelles demandes de pensions), les avantages de vieillesse liquidés sous l'empire d'une ancienne réglementation ne peuvent pas faire l'objet d'une nouvelle liquidation, compte tenu des textes intervenus postérieurement. Cependant, en vue de compenser la différence de traitement entre les retraités dont la pension de vieillesse peut être liquidée, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1975, compte tenu de 150 trimestres d'assurance, en application de la loi du

31 décembre 1971 précitée, et ceux dont la pension a été liquidée compte tenu seulement de 120 trimestres avant le 1<sup>er</sup> janvier 1972 (ou de 128 trimestres en 1972), bien qu'ils totalisent une durée d'assurance supérieure, les pouvoirs publics ont décidé d'adopter une formule de revalorisation forfaitaire. C'est ainsi que trois majorations forfaitaires de 5 p. 100 ont été accordées à ces retraités par les lois du 31 décembre 1971, du 30 décembre 1975 et du 28 juin 1977. Les trois majorations ainsi intervenues depuis 1972 ont eu pour effet d'accorder l'équivalent d'environ cinq annuités supplémentaires aux pensionnés dont l'avantage de vieillesse a été liquidé avant 1972. Les pensions de reversion attribuées antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1972 aux conjoints survivants d'assurés qui auraient pu bénéficier de ces majorations forfaitaires sont majorées dans les mêmes conditions. Par contre, ces majorations ne concernent pas les retraités qui ne totalisaient pas les durées d'assurance maximum précitées lors de la liquidation de leur pension (puisque les règles anciennes de plafonnement des annuités ne les ont aucunement lésés) et ne sauraient donc être appliquées aux pensions de réversion dont bénéficient les veuves de ces pensionnés. Quelque digne d'intérêt que soit la situation des veuves titulaires de la carte d'invalidité et dont le mari a été prisonnier de guerre, il ne peut être envisagé de leur accorder des majorations de pension supplémentaires, en raison des charges financières importantes qui en résulteraient pour le régime général de la sécurité sociale. Le Gouvernement n'en demeure pas moins conscient des difficultés rencontrées par les personnes âgées et s'efforce d'améliorer la situation de celles qui sont les plus démunies de ressources. C'est ainsi qu'au cours de l'année 1976, le montant du minimum global de vieillesse a été substantiellement revalorisé. Porté, au 1<sup>er</sup> juillet 1977, à 10 000 F par an et pour une personne seule, ce minimum atteint 11 000 F à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1977. L'effort réalisé sera poursuivi ainsi que s'y est engagé le Gouvernement.

*Pensions de retraite : plafonnement des annuités.*

**25601.** — 24 février 1978. — **M. René Tinant** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur le plafonnement à trente-sept ans et demi des versements de cotisations effectués aux services de la sécurité sociale pour le calcul des pensions des personnes appelées à prendre leur retraite. Or, un certain nombre d'entre elles ont débuté très tôt dans l'exercice d'une activité professionnelle et, de ce fait, des versements de cotisations de retraite ont pu être réalisés durant une période pouvant aller jusqu'à quarante-cinq ans. Les décomptes établis par les services de la sécurité sociale font ressortir le montant réel auquel le pensionné aurait droit pour l'ensemble de ses versements et sont ensuite ramenés au plafond de trente-sept ans et demi. Il lui demande de bien vouloir préciser les dispositions qu'elle compte prendre tendant à remédier à cet état de fait et s'il ne conviendrait pas, en tout état de cause, de faire cesser le versement des cotisations, dès que les travailleurs ont atteint le plafond de trente-sept ans et demi.

*Réponse.* — Il est rappelé à l'honorable parlementaire que la loi du 31 décembre 1971 qui a porté de 120 à 150 le nombre maximum de trimestres susceptibles d'être retenus pour le calcul de la pension de vieillesse du régime général permet ainsi de bénéficier, dès soixante-cinq ans, du taux de 50 p. 100 qui, antérieurement, n'était accordé qu'à un âge plus avancé. Désormais, les assurés justifiant de trente-sept ans et demi d'assurance obtiennent ainsi une retraite égale à 25 p. 100 du salaire annuel moyen des dix meilleures années si elle est liquidée dès l'âge de soixante ans ; la pension est majorée de 5 p. 100 du salaire de base par année d'ajournement au-delà de cet âge, pour atteindre, par exemple, le taux de 50 p. 100 à soixante-cinq ans, (ou entre soixante et soixante-cinq ans, en cas d'incapacité au travail) au lieu de 40 p. 100 selon l'ancien barème. Compte tenu de la conjoncture économique et des charges financières qui en résulteraient pour le régime général de la sécurité sociale, il ne peut être envisagé actuellement de prendre en compte pour le calcul de la pension de vieillesse, les trimestres d'assurance excédant la durée maximum de trente-sept ans et demi retenue en application de la loi précitée. En effet, les importantes améliorations apportées, ces dernières années, au régime des retraites sont coûteuses et il convient, en raison de la situation démographique de notre pays, de veiller à ce que les charges supplémentaires résultant des réformes restent supportables pour les actifs qui, dans un régime de répartition comme le régime général, financent par leurs cotisations les prestations de vieillesse servies aux retraités. Or, il est rappelé que la détermination du salaire servant de base au calcul de la pension de vieillesse compte tenu des dix meilleures années d'assurance et la généralisation de la retraite complémentaire à tous les salariés ont permis d'augmenter, de façon sensible, le montant global des avantages de vieillesse dès qu'ils réunissent trente-sept ans et demi d'assurance. Il convient de souligner à cet égard que pour un nombre considérable de retraités, les salaires perçus pendant les dernières années de leur activité professionnelle sont les plus importants de leur carrière ; lors de la liqui-

dation de la pension de vieillesse des intéressés, la prise en compte, pour la détermination du salaire annuel moyen servant de base au calcul de leur pension, des salaires sur lesquels ils ont ainsi cotisé durant ces années, (éventuellement au-delà de 150 trimestres) leur permet de bénéficier d'une pension plus élevée. Il est à remarquer enfin que, conformément au principe posé par la loi du 24 février 1949, la revalorisation des pensions de vieillesse et des salaires pris en compte pour le calcul de ces avantages ne peut avoir pour effet de porter le montant de ces pensions à une somme supérieure à un plafond actuellement fixé (pour celles liquidées à soixante-cinq ans ou avant cet âge) à 50 p. 100 du salaire maximum soumis au versement des cotisations d'assurance vieillesse. Cette règle est applicable à tous les retraités du régime général, qu'ils totalisent plus ou moins de trente-sept ans et demi d'assurance.

*Assurance volontaire vieillesse : rachat de cotisations.*

**25621.** — 1<sup>er</sup> mars 1978. — **M. Charles de Cuffoli** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur les conditions d'application des articles 2 et 3 de la loi n° 65-355 du 10 juillet 1965. Il lui demande de bien vouloir lui préciser dans quels délais les propositions de rachat transmises aux requérants par la caisse nationale d'assurance vieillesse deviennent caduques ou font l'objet d'un classement sans suite à défaut d'une réponse desdits requérants. Il lui demande également si ces derniers sont tenus de répondre dans un délai déterminé.

**Réponse.** — Il est rappelé qu'à l'issue de l'instruction d'une demande de rachat de cotisations d'assurance vieillesse souscrite au titre de la loi du 10 juillet 1965, la caisse compétente adresse au requérant, s'il satisfait aux conditions requises, une proposition d'admission au rachat lui indiquant le décompte des sommes à verser à ce titre. Pour simplifier et accélérer l'échange de correspondance avec les assurés, il a été admis, dans la pratique, que la caisse invite l'intéressé à faire connaître son accord (ou, le cas échéant, son refus) dans le délai d'un mois et l'informe que, sans réponse de sa part dans ce délai, son acceptation sera présumée. La notification d'admission au rachat, précisant les modalités de règlement de ce rachat, est adressée ultérieurement. Le paiement du rachat pouvant être échelonné, il est de l'intérêt du requérant de déterminer, en accord avec la caisse, l'échelonnement de ses versements. Si l'intéressé ne répond pas aux propositions qui lui sont faites à cet égard, son dossier peut être provisoirement classé par la caisse. Toutefois, il est précisé qu'en application de l'article 105-9 du décret du 29 décembre 1945 modifié, un délai maximum de quatre ans peut être accordé, avec l'accord de la caisse compétente, pour solder le rachat des cotisations d'assurance vieillesse. Etant donné les facilités de paiement ainsi prévues, la demande de rachat ne peut donc être définitivement classée sans suite tant que ce délai de quatre ans n'est pas expiré.

*Retraite anticipée des anciens combattants : décompte des points.*

**25691.** — 3 mars 1978. — **M. Pierre Noé** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la sécurité sociale** sur les effets de la loi n° 73-1051 du 21 novembre 1973, loi qui permet aux anciens combattants et aux anciens prisonniers de guerre de prendre leur retraite entre soixante et soixante-cinq ans. En effet, les points pris en compte pour le calcul de la retraite ne sont plus comptabilisés dès l'instant où les intéressés demandent à faire valoir leurs droits à ladite retraite, contrairement aux travailleurs qui, cessant leur activité en vertu de la loi n° 77-773 du 12 juillet 1977 sur la préretraite, continuent à bénéficier d'une attribution de points jusqu'à soixante-cinq ans, car payés par les Assedic sur la base de 70 p. 100 du salaire brut. En conséquence, il lui demande quelles mesures elle compte prendre afin qu'une solution soit apportée à une situation qui tend à pénaliser ces hommes, qui n'ont déjà que trop souffert de leur captivité.

**Réponse.** — Il est rappelé à l'honorable parlementaire que, conformément aux dispositions de l'article 71, § 1, du décret du 29 décembre 1945 modifié, les droits à pension de vieillesse du régime général de la sécurité sociale sont déterminés en tenant compte des cotisations versées au titre de la législation sur les assurances sociales et arrêtées au dernier jour du trimestre civil précédant la date d'entrée en jouissance de la pension. Le paragraphe 3 de l'article 71 susvisé précise que cette pension, une fois liquidée, n'est pas susceptible d'être révisée pour tenir compte des versements de cotisations afférents à une période postérieure à la date à laquelle a été arrêté le compte de l'assuré pour l'ouverture de ses droits à pension de vieillesse dans les conditions fixées au paragraphe 1<sup>er</sup> de cet article. C'est en application de ces dispositions que pour les anciens combattants et prisonniers de guerre, bénéficiaires de la pension de vieillesse anticipée prévue par la loi du 21 novembre 1973, comme pour les autres assurés ayant obtenu la liquidation de leur pension de vieillesse avant soixante-cinq ans et continuant à exercer une activité salariée, les cotisations qu'ils ont versées postérieurement à la date d'entrée en jouissance de leur pension ne peuvent être prises en considération en vue d'une éventuelle révision de cette pension lorsqu'ils atteindront l'âge de soixante-cinq ans. En effet, la loi susvisée qui a accordé aux anciens combattants et prisonniers de guerre la possibilité d'obtenir, entre soixante et soixante-cinq ans, la liquidation de leur pension de vieillesse sur le taux normalement applicable à soixante-cinq ans, ne permet nullement de déroger en leur faveur à la règle précitée, concernant le caractère définitif de la liquidation de la pension de vieillesse du régime général, laquelle est applicable à tous les retraités de ce régime. D'autre part, il est précisé que la loi n° 77-773 du 12 juillet 1977, citée par l'honorable parlementaire, a pour objet d'accorder, de plein droit, aux anciens déportés ou internés politiques ou de la Résistance, une pension d'invalidité s'ils sont âgés d'au moins cinquante-cinq ans et titulaires d'une pension militaire d'invalidité attribuée pour un taux d'invalidité global d'au moins 60 p. 100, sous réserve qu'ils cessent toute activité professionnelle. A la pension d'invalidité ainsi accordée est définitivement substituée une pension de vieillesse d'un montant au moins égal lorsque les intéressés atteignent leur soixantième anniversaire. Il ne peut être envisagé d'étendre aux anciens combattants et prisonniers de guerre le bénéfice de ces dispositions exceptionnelles prises, en matière d'assurance invalidité, en faveur des anciens déportés et internés. Enfin, il est signalé que c'est l'avenant annexé à l'accord national interprofessionnel du 13 juin 1977 qui permet aux salariés, âgés de soixante à soixante-cinq ans, cessant volontairement leur activité de bénéficiaire, sur leur demande, de la garantie de ressources instituée par l'accord national interprofessionnel du 27 mars 1972 modifié, à la condition notamment que les intéressés ne soient pas en mesure, à la date de leur demande, d'obtenir une pension de vieillesse anticipée de la sécurité sociale au taux normalement applicable à soixante-cinq ans et une retraite complémentaire liquidée sans application d'un coefficient d'anticipation. Au même titre que les périodes de chômage, celles durant lesquelles les intéressés bénéficient de cette garantie de ressources sont assimilées à des périodes d'assurance pour la liquidation des droits à pension de vieillesse de ces assurés lorsqu'ils atteignent leur soixante-cinquième anniversaire. Cet accord de préretraite a été conclu par les partenaires sociaux dans le cadre de l'assurance chômage et non de l'assurance vieillesse. Il s'agit donc d'une mesure d'ordre contractuel qui ne peut être modifiée par les pouvoirs publics, et les problèmes soulevés, notamment par l'absence, dans cet accord, d'un droit d'option entre ce régime et celui de la pension de vieillesse anticipée du régime général de la sécurité sociale relèvent de la compétence exclusive des partenaires sociaux qui procèdent actuellement à une étude de ce problème. Les mesures prévues par l'accord susvisé ne sont d'ailleurs applicables que durant une période déterminée, alors que le régime général de l'assurance vieillesse a été institué à titre permanent.

**ABONNEMENTS**

|                              | FRANCE<br>et Outre-mer. | ÉTRANGER |
|------------------------------|-------------------------|----------|
|                              | Francs.                 | Francs.  |
| <b>Assemblée nationale :</b> |                         |          |
| Débats .....                 | 22                      | 40       |
| Documents .....              | 30                      | 40       |
| <b>Sénat :</b>               |                         |          |
| Débats .....                 | 16                      | 24       |
| Documents .....              | 30                      | 40       |

**DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION**

26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

Téléphone ..... } Renseignements : 579-01-95.  
Administration : 578-61-39.